MAGYAR SZÁRNYAK
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN
1943 JANUÁR 15. (VI. ÉVF. 2 SZÁM)



BAJTÁRSAK

Kerten német altábornagy magyar távolfelderítőket tüntet ki a Vaskereszttel

ÁRA 50 FILLÉR

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VI. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM * BUDAPEST, 1943 JANUÁR 15



HAJNALI BÚCSÚZÓ

A gépmadár egy hajnalon
a mennybe felrepült,
egy lélek elszállt
és az Isten trónjához került.
Nagy pirkadásunk küszöbén
a hajnalcsillagunk
eltűnt az égről...
Főhadnagy úr! Örökké siratunk.

Vigyázz reánk, kik gyászban is
hazánkért harcolunk
és néha-néha nézz reánk
s acélozd meg karunk.
Ha tested nem, de szellemed
örökké él velünk...
Főhadnagy úr! Meglásd, ha kell
utánad elmegyünk!

Példád örökké élni fog,
s útmutatónk marad;
segíts, hogy követhessük ezt
a kijelölt utat.
Ha tévelygünk, Te légy erős
vezérlő csillagunk,
ki elvezet...
Főhadnagy úr! Örökké siratunk!

S ha győztesen átlépjük majd
hazánk határait,
a mennyországból nézd, mily büszkék
hős bajtársaid.
A diadalt együtt üli
boldog Magyar Hazánk...
Főhadnagy úr! Feléd repül
minden csokor virág.

A gépmadár egy hajnalon
a mennybe felrepült,
egy lélek elszállt
és az Isten trónjához került.
Könnyes szemmel nézünk Feléd,
búcsút intünk Neked...
Főhadnagy úr! Repülj, repülj!
Bajtárs, Isten Veled!

Írta: **Sugár László** honv., az 1. rep. csop. gk. csop. törzsszázadából

Isten Veled, Tanár Úr!

Megrendült lélekkel, fájó szívvel állunk a Mindenható rendelkezése előtt s lenyügözőn nehezedik ránk a szomorúság: — Horváth Ernő nincs többé! A magyar repülés bölcsőjének őrzője, a rákosi öreg sas, a fáradhatatlan harcos és áldozatos barát megtért az Egek Urához, örök szárnyalásra. Útját ott folytatja a Végtelenbe, hová hívő magyar lelke követte gondolatainak szárnyalását.

Olyan valószínűtlen a tudat, hogy szinte nehéz megértenünk. Lázad bennünk az érzés — mért kell mindig a legjobbaknak távozni fiatalon körünkből. Mért kell annyi tudásnak, tehetségnek, rátermettségnek megsemmisülnie, mielőtt minden értékét ránk sugározhatta volna. Mért kell a tűznek kiégnie, mielőtt lángra gyujtotta volna harmadik generációja lelkének szövétnekét? Hiszen missziót teljesített, bárha kora éppen úgy nem értette meg, mint annyi mást, ki tehetetlenségre kárhoztatva közöttünk él.

Jövőre töltötte volna be hatvanadik életévét, de testi rugalmassága, lelkének épsége, szellemének frissessége meghazudtolták korát. Annyi tettvágy és munkakészség élt benne, mint kevés embernek az ő korában s annyi remény és életöröm fokozta energiáját, amivel egész nemzedéket lehetett volna még pályáján elindítani.

Mert Horváth Ernő, a repülő, a kitűnő matematikus elsősorban pedagógus, kiváló nevelő volt. Szellemi képességeit atyjától, dr. Horváth Gyulától, a kitűnő orvosprofesszortól örökölte. Atyja gondos nevelésben részesítette s Grácban járatta iskolába, ahol a német nyelv tökéletes elsajátítására a középiskola alsóbb osztályait végezte. Budapesten a belvárosi gimnáziumban jelesen érettségizett s mire Tudományegyetemi tanulmányait is befejezte, gyakorló évének során már oktatott a honvédutcai fővárosi polgári iskolában, melynek matematika-fizika tanára lett.

A Honvéd-utcáról addig csak a környék lakói tudtak, de az iskola neve összeforrott Horváth Ernőjével és fogalommá vált. Mert Horváth tanár úr merőben újszerű elmélet hívének vallotta magát. Mikor 1908-ban a világsajtót bejárta egy híres francia mérnök, Louis Bleriot sikere, aki a kis Toursból Artenaisba repült magaszerkesztette monoplánján, Horváth Ernő lelkét megragadta az új kor csodájának varázsa. Felismerte a repülés fizikai vonatkozásait s mélyreható tanulmányok során igyekezett lényegét megismerni.

Nem volt könnyű dolog. Ebben az időben a repülésnek még nem volt irodalma, hiszen az a pár kezdeményező, kinek sikerült gépvezetői tudáshiánya ellenére levegőben maradnia, gépének elemi hibáit sem ismerte, nemhogy útmutatást nyujthatott volna az utánajövőknek. A Wright testvérek pedig, akiknek egyedül állottak gyakorlati tapasztalatok rendelkezésükre s gépük is értelemszerű következtetések szülötte volt, hallgattak s működésük kritikáját a közönség támpont nélküli fantáziájára bízták.

Horváth Ernő azonban megtalálta kapcsolatát a repüléssel. Beható eszmecserét folytatott Bánki Donáttal, akivel megtárgyalták Lilienthal és Mouillardnak a német és francia lapokban megjelent fejtegetéseit. Mire Bleriot 1909-ben Budapesten bemutatta világhírnévre szert tett »La Manche« típusú monoplánját, az újkori csodát értetlenül bámuló emberseregnek, Horváth tanár úr világos okfejtéssel magyarázta a honvédutcai polgári kivonult diákjainak a Bleriot gép szerkezetét, repülésének létrejöttét és a repülés fizikai törvényeit.

Az első repülőgép látásának mámora mindenkit magával ragadott. Horváth Ernő kiutazott Párizsba, majd onnan Pauba, ahol Bleriotnak magániskolája volt. Az ott látottak mélyen lelkébe vésődtek s figyelmét nem kerülte el néhány olyan jelenség, amely azt mutatta, hogy a Bleriot gép némely vonatkozásban módosításra szorul. Hazatérve azonnal hozzáfogott saját tervezésű gépének megépítéséhez, amelynél már figyelembe vette a módosítási kívánalmakat. S mikor Kutassy Gusztáv, Adorján János és Zsélyi Aladár 1910-ben megkezdték a történelmi hírességű Rákos mezején, azóta legendássá vált kísérleteiket, Horváth Ernő ott volt velük együtt s megkezdte a »Horváth I«-el próbálkozásait.



Az erősen csökkent látóképességű, régimódi »cvikker«-t viselő tanár ugyancsak jelentős hátránnyal indult a többiekkel szemben. Ha 30 lóerős Anzani motorral hajtott monoplánja nem is ment 70 km-nél gyorsabban, az ingatag orrcsiptetőt rendületlenül cibálta a légellenállás. Márpedig, ha elveszti szemüvegét, elvész véle látása is. És Horváth Ernő mégis repült. Úgy repült, hogy mikor 1910-ben az akkor alakult Magyar Aero Club megrendezte a nagy nemzetközi versenyét, amelyen az akkori világhírességek sorában Latham, Delaroche, Pischof, Efimoff és mások versenyeztek, — starthoz állt Harváth Ernő is és Adorjánnal és Székely Mihállyal szemben elnyerte a magyarok részére kiírt díjat!

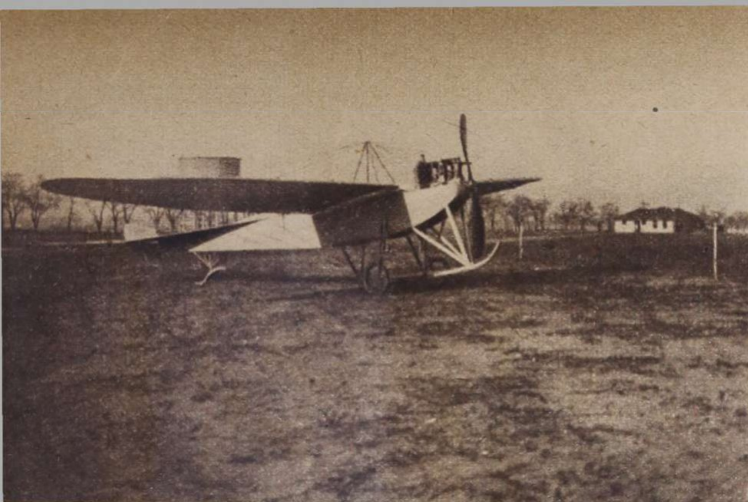
Nem sokkal utóbb azonban a motor időelőtti megállása folytán lezuhant és súlyos sérüléseivel hetekig feküdt kórházban. Ekkor rájött, hogy látáshibájával mégsem végezheti saját maga kísérleteit s pilótát kell keresnie. De kit? A Rákoson még senki sem tudott komoly értelemben repülni, hiszen a legszorgalmasabb is alig töltött még negyedórát egyhuzamban a levegőben, amiről gondoskodtak az akkori motorok is...

Kapóra jött a fiumei patikus, Prodam Guido, aki kissé sajátos szerkesztményével éppen ezekben a napokban kapott Horváth szomszédságában helyet, — hamarosan megegyeztek, hogy a repülési lázban égő Prodam folytatja a megkezdett kísérleteket, egyelőre kis ugrások alakjában, míg el nem sajátítja a repülés bűvös mesterségét.

Prodam kétségkívül tehetséges pilótának mutatkozott. Mire elkészült Horváth Ernő új konstrukciója, a »Horváth II. C«, már a Quarnero felett mutatta meg Prodam a Horváth monoplán kiválóságát. Igaz ugyan, hogy a 40 lóerős kis Daimler éppen a legkritikusabb pillanatban hagyta cserben s a gyönyörű monoplán tengeri fürdőt vett, de a sósvíztől elázott gép helyébe új épült s a »Fecske« a Rákos legszebb gépe lett.

Míg Prodam a Horváth iskolagépen repülőnövendékekkel bíbelődött, a tanár úr iskolai tanítványai lelkébe oltogatta a repülés fizikai törvényeit. — Hogy tudott magyarázni! Ábrázolása nyomán életre keltek a holt rajzok, megelevenedtek a magyarázatok és lélekben ott szárnyalt a nebulók serege Horváth tanár úr gépe nyomán, hogy rajongó eljegyzettjeivé váljanak a repülés gondolatának.

A Fecskét utoljára Kvasz Bandi vitte Budapest fölé. Diadalmasan szárnyalt a gyönyörű monoplán a főváros levegőjében s a metropolis százezernyi népe ujjongó lelkese-



A Horváth II. c. a Rákoson (1912)

Horváth Ernő első egyfedelűje (1910)

déssel üdvözölte a pompás gépmadarat. De a hagyományos balszerencse ezúttal sem kerülte el a Rákos pionirjait... A motorok még nem voltak olyan tökéletesek, mint Horváth tanár úr gépei s Kvasz Bandi kénytelen volt a Dunára ereszkedni a pesti rakpart közelében, hogy a Dunapart forgalmas útvonalának járműveivel való összeütközést elkerülje.

Aztán jött a világháború és a többiekkel Horváth Ernő is bevonult. Wr. Neustadtra került, ahol a bécsújhelyi arzenál műszaki tisztje lett. Itt lett rá figyelmes Petróczy István ezredes, az önállóvá lett magyar repülés első vezetője és a Légügyi Hivatal főnöke, aki hamarosan felismerte Horváth Ernő kitűnő képességét. Mikor aztán a háború befejeztével Petróczy átvette a magyar repülés irányitását, kiváló szervezőképességével elsők közt Horváth főhadnagyot vonta be munkakörébe. Megbizásából és támogatásával jelent meg 1922-ben »A repülő motor« cimű kitűnő szakmunkája, mely a magyar aeroirodalom első terméke lett s egy évtizeden át a repülésoktatás kézikönyve volt. Mikor pedig Petróczy megindította a műegyetemen megszervezett tanszék repüléstudományi előadásait, Horváth Ernő adta elő a motortant, amelyért nem jár fizetség, de az önzetlenségben mindig elöljáró aviatikustanár dehogy mulasztotta volna el egyetlen óráját, amelyen úgy igazán szive szerint, legkedvesebb tantárgyát adhatta elő!

Aztán jött az idők változása és Horváth Ernő valahogy feledésbe merült. Sohasem volt könyöklő, érdekeit védeni és előmozditani tudó ember s amint érezte, hogy egy új szellemiség elejti, szép csendesen félreonult. De lelkében ott izzott változatlanul a repülés rajongó imádata s csendesen, némán szenvedett. Igen, szenvedett, ő, aki ott állott a magyar repülés bölcsőjénél és ezreket avatott be az aviatika fenséges tudományába.

Működési terét időközben a Honvéd-utcából a Horánszky-utcába tette át, ahol olyan utódokat nevelt az aviatikának, akik méltán megállották helyüket. Apósával, Pédery Gyulával együtt mindig büszkén emlegette Rotter Lajost, kinek tanára volt. Rotter felfelé ivelő pályáját állandóan figyelemmel kisérte s a szeretet meleg hangján idézte vele kapcsolatos emlékeit. Ugyanilyen bensőséggel emlékezett meg mindenkor Jánosy Istvánról, a Magyar Szárnyak főszerkesztőjéről is, akiről az volt a véleménye, hogy »olyan jófejű harcos, aki az életben mindenütt felül fog kerekedni«. — Nota bene — igaza lett.

De a magas gallérú, hófehér nyakkendős Horváth Ernő, a maga halkszavú, végtelen csendes modorával és szinte túlzott szerénységével sem maradhatott homályban sokáig. Mint itthon élő tehetségeink nagyrészének, neki is az volt a sorsa, hogy külföld figyeljen fel munkásságára. Az amerikai Detroitból kereste fel a Ford motorérdekeltség egy megbizottja s ajánlatot tett, egy vezető állás elfoglalására. Horváth Ernő habozott. Családja unszolta, hogy menjen s biztatta, hogy ha jól megy már dolga, mindnyájan utána mennek. De Horváth egy percre sem akart elszakadni szeretett tanitványaitól s inkább itt maradt nagyon szerény anyagi körülményei közt, hogy hűségesen szolgálja a magyar repülés ügyét.

Az utóbbi években a légierő szolgálatában állott. Előbb Székesfehérvárott, majd Csepelen, a kisérleti intézetnél teljesitett szolgálatot. Mi, akik egy emberöltő óta kisérhettük figyelemmel munkásságát, szomorúan éreztük, hogy nem találja fel egészen magát. Megvolt ugyan kapcsolata a repüléssel, de csak közvetett vonatkozásban. Szeretett volna igazi őrhelyén, az ifjúság élén állni, ahol az utódló generációk nevelését végezheti.

És szeretett volna időnként repülni, hogy megfürdesse lelkét a magasabb régiók tiszta légkörében. Hosszabb idő óta tervezgette, hogy Rubik Ernő Cimboráján vitorlázó útra jön velem, de a tavaszi hőlég keletkezését már nem érhette meg. Csepelen vitték fel a tél elején egy kis sétára, amelynek keretében saját kérésére pilótája alaposan megforgatta, hogy kitapasztalhassa magán a korszerű géppel való repülés lélektani hatásait. Erről a repülésről, melynek során még csak kellemetlen érzése sem volt, nagy elragadtatással nyilatkozott s boldogan mondogatta, hogy nyugodtan kezébe venne a kormányt.

A Sors másként akarta. Pár héttel ezelőtt mellhártyagyulladáson esett át, amelyből izzadmány maradt vissza. Állapota egyszerre rosszabbá vált s újév reggelén általános szepszisbe ment át. Nem segitett többé hitvesének önfeláldozó ápolása, bajtársai aggódó szeretete, — harmadikán este fél 9-kor megtért égi Urához, akinek kegyéből emelkedett fel a porhüvelyünket takaró sártekéről a lélek magasságába. Most ott szárnyal nemes lelke az égi honban, Horthy Istvánok, Kaszalák, Endreszek repülő seregében s onnan tekint le jóságos pillantása az itthagyott ifjúságra, melynek hivatott vezére s atyai pártfogója volt.

Emlékét úgy fogjuk méltón megőrizni, hogy legszebb munkát kifejtő ifjúsági egyesületeink, modelező aero köreink egyikét róla nevezzük el s ezzel a kör tagjait még fokozottabb munkára serkentjük. Sírjára pedig méltó emléket kell állitanunk, hogy márvány hirdesse itthagyott tanitványainak soha nem múló háláját s a rendkivüli ember életének méltó emlékezetét.

vitéz Hefty Frigyes

(Horváth Ernő méltó siremlékére vonatkozólag még lapunk következő számában foglalunk állást. A szerk.)



Wéber Károly a „Horváth B" előtt (1911)

Olasz alacsonytámadás

HARCBAN



A Földközi-tenger felett



Condor-eledel



Zubótámadás Tuapszénél



FW. 190. biztosító szolgálatban

ÚJVIDÉK A REPÜLŐ VÁROS

Késő éjjel fut be a pesti gyors Újvidékre. Az elsötétített pályaudvaron csak a fel-alá szaladó alakok árnyékát lehet látni. Erősen figyelek, vajjon feltűnik-e előttem tányérsapkás repülőegyenruhás alak. Felderítésemet siker koronázza s csakhamar bemutatkozom egy repülőfőhadnagynak, akiről neveink kölcsönös közlése után kiderül, hogy még az Ezermester—Repülés—Haladás régi munkatársa s így »rokonságban« van lapunkkal. Az is kiderül, hogy a pesti vendégek elé a figyelmes repülők gépkocsit küldtek ki, különben csak nagyon nehezen lehetne tájékozódni az elsötétített városban. Mert sokan jöttek le Pestről: itt vannak a tanfolyam évzáró hangversenyének szereplői, élükön Nagy Izabellával, a m. kir. Operaház tagjával, lejöttek a haditudósító század kiküldöttei is, no meg én a Magyar Szárnyak képviseletében.

Az öblös, személyszállításra átalakított tehergépkocsi, magyarul »fliegerbusz«, mélye mindenkit elnyel s kit-kit rendre elszállít szállodájába. Az udvarias, szívélyes fogadtatás igazán kedves volt. Egyben azt is közlik velem, hogy a szerelővizsgát egy nappal elhalasztották (magyarán mondva, egy délelőttöt »lóghatok«, nincs mit tennem.)

A repülőtéren

Reggel elhatároztam, hogy eredeti utasításomhoz híven kimegyek a repülőtérre és ott jelentkezem a parancsnok úrnál, közölve vele küldetésem célját s érdeklődve a megoldási lehetőségek iránt. Pesti viszonyokhoz képest igen olcsó autóbuszutazás után megérkezem és már jön is Szakváry László alezredes úr, aki az újvidéki repülőtér és az itt állomásozó honvéd műszaki kiképző repülőosztály parancsnoka. Kellően igazolva magamat s közölve a közlendőket, ismét egyik főhadnagyát adja mellém, egyben engedélyt ad, hogy az egész repülőteret megtekintsem a főhadnagy úr kalauzolásával.

S ezzel kezdetét veszi érdekes körsétám. Először még az évzáró hangversenyre vonatkozólag érdeklődöm a részletek iránt a főrendező úrnál, aki készséggel ad választ kérdéseimre. Kiderül, hogy alig egy hét alatt »vágták össze« (ezt csak a sebességre, de ne a minőségre értsük ! ! !) az egész előadást, mozgósították erre a kitűnő pesti szereplőket és az újvidéki társadalmat. Munkájuk sikerét mi sem jellemzi jobban, hogy már az egész magyar királyi sajtónak is csak a legnagyobb nehézségek árán adhattak jegyet, s minden más jegy már el is fogyott.

Újvidék 30 éve

A magyar légiháderő történetében az újvidéki repülőtér külön fejezet. Ez volt az ország első katonai repülőtere, az osztrák-magyar monarchia a bécsújhelyi repülőtér után itt rendezett be először magyar területen repülőteret. Az öreg hangárok ma is használhatók s az Etrich Taubéktól kezdve a Bréguet-ken át ma nagyteljesítményű harcigépeknek adnak szállást.

A jugoszláv állam is nagy erővel s nem kevesebb antantpénzzel látott neki a repülőtér fejlesztésének és a régi hangárok és a háború utolsó éveiben épült betonhangár mellé két óriási hangárt épített, egyben a repülőtéri laktanyaépületek számát jelentékenyen szaporította. A jogutód azonban nem tagadhatta meg balkáni jellegét: a tiszti épületben nem volt vízvezeték s ha a legénységi mosdószobákban minden csapot kinyitottak, egyszeriben kiapadt a víz, mert a vezeték a legénység általános mosdására nem volt berendezve. Ezeken a hiányokon most kell segíteni s ez elég nehéz, mert mindenütt talbontási műveletekkel kötődik egybe.

A modelező műhely

Első utunk a leszállóhelyre vezet. Kisebb csoport áll körül egy berregő kis jószágot: a másnapi bemutatóra próbálják a benzinmotoros modeleket. Egy szakaszvezető, a modelezők vezetője, a motor tervezője, de még elég sok Zelman-féle model is van. Most a kis motoros model indítását kísérletezik ki. Kicsit gyenge a motor ágyazása, úgy hogy mindjárt indulás után nagyon ráz a nagyfordulatszámú motor és így a benzinvezeték nem ad elég tápláló nedüt a berregő jószágnak. A segítség útját is csakhamar megtalálják. Elmondja, hogy motora, most már sorozatgyártásra is alkalmas és a közeljövőben meg is kezdik a kis motorok (alig tizenegy köbcentiméter az egész) nagyobb mennyiségben való előállítását. Ennek már éppen ideje is, mert a magyar modelezésben nagyon hiányzik a megbízható, könnyen indítható belföldi gyártmányú motor.

Bemegyünk a »Modell-műhely« feliratú bűvös házikóba. Arról nevezetes ez, hogy azok a repülők, akik a modelezés munkáját vállalják, itt is laknak, nem a többiekkel együtt. Így mindig közel vannak tökéletesen felszerelt műhelyeikhez, ahol — szolgálatuk befejezése után — szabad idejükben dolgoznak.

A felszerelés tökéletes. A parancsnokság áldozatkészségéből minden szerszám megvan a kellő számban s a lehető legjobb minőségben. Előbb a sárkányépítő műhelyt nézem meg, itt készülnek a motorokhoz a modelek. (Gyártási szempontból egészen korszerű eljárással készülnek a gépek, sablonokkal, munkapadokkal.) Az anyag felhalmozva, nagy mennyiségben áll készenlétben.

De a sárkányépítő műhelynél sokkal érdekesebb a motorműhely. Itt nagyszerű a felszerelés. Az egyik sarokban tökéletes kis esztergapad áll, villamosfúrógép, minden, mi a modelmotorépítőnek szem-száj ingere. A fékpadon három motort lehet egyszerre bejáratni, a fékpad mögött a falon a bejáratás nyomai. Az egyik asztalon sorozatban készült motoröntvények, félkölömnyi valamennyi. A falon kis üvegszekrényben még vagy tiz kész motor áll, várva a beépítésre s az újvidéki modelező színek méltó képviseletére.

A motorműhely mellett van a villamosműhely, itt töltik a kis akkumulátorokat. Az újvidékiek ugyanis nem zseblámpaelemet használnak a modelmotorokhoz, hanem kis akkumulátort. Ezt maguk gyártják. s noha beszerzési költsége talán nagyobb, mint a zseblámpaelemé, nagy élettartama és olcsó töltése következtében sokszorta gazdaságosabb, mint a közönséges szárazelem. Ezzel a szellemes megoldással az újvidékiek ismét új utat mutattak. Most már csak azt reméljük az egész ország modelezői nevében, hogy motorukból minél hamarabb megjelenik az első gyártási sorozat. (S amilyen a motor, ezt, bizonyára hamarosan követi az újabb széria!)

A tantermekben

Sokszáz növendéknek ad kiképzést az újvidéki műszaki kiképző repülőosztály. Ezeknek a megfelelő oktatása már egymagában is óriási probléma. Egyrészt a tananyagot kell feldolgozni és összegyüjteni, másrészt az oktató személyzetet kell megfelelően kiválasztani és továbbképezni, harmadszor pedig a oktatás menetét is jól kell meghatározni. Nem gyerekjáték ez és felelősséggel jár, hiszen az innen kikerülő szerelők lelkiismeretes munkájától függ légihaderőnk harcképessége.

Igen érdekes, hogy ide mindenféle foglalkozási ágból kerül növendék. A légierőkhöz besorozott ujoncokból válogatják ki alapos osztályozás alapján az ide beosztandókat. Parasztgyerek éppúgy van közöttük, mint szerelősegéd. S valamennyi — a legújabb évjáratot kivéve — jóformán mit sem konyít a repülőgéphez, mielőtt ide nem kerül. Az új évjáratban már vannak olyanok is, akik a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap szerelői előképzésén résztvettek és így már az alapismeretek egy részének birtokában kerülnek ide. Most válik majd el, vajjon hogyan vált be a gyakarlatban az előképzés.

Elsősorban az alapot kell a növendéknek megkapnia.

A sajátos műszaki szemszögből kell megtanítani a fizika minden egyes ágát s bizony nehéz anyaggal kell megbirkózniok a növendékeknek. Mechanikából például olyasmit is tanulnak, amit a hetedik-nyolcadik gimnáziumban nem tanul a diák. S ennek a sok tudásnak a későbbi kiképzés folyamán mindig hasznát is veszik.

Még egy rendkívül fontos szempont érvényesül a kiképzés menetében. Bizonyos általános alapkiképzésen felül lehetetlen minden géptipusra kiképezni a szereplőket. Az egyes gépek rohamosan öregednek és egyik évről a másikra elavulnak. Ezért saját szakukon kívül (vadász, felderítő vagy bombázó) minden géphez érteniök kell. Ezekre a gépekre kell kiképezni őket, ezenkívül szerelőkké is kell őket *nevelni*. Az egyes szakmákban így kiképzett szerelők az alapkiképzés és a szakkiképzés birtokában mindenütt, a gépek bármilyen fejlődése mellett is megállják a helyüket.

Ezért az alapkiképzést kell minden eszközzel valóban alapossá tenni s akkor ezek a szerelők valóban meg is állják helyüket, bárhová is vezényeljék őket s bármilyen nehéz körülmények között (pl. harctéren, tábori repülőtéren) kelljen feladatukat teljesíteni.

A másik főszempont, amit soha nem téveszthetnek szem elől az újvidékiek hogy a szerelő is elsősorban katona: a

légierők különleges kiképzésű katonája. Ezért a műszaki jellegű alapkiképzéssel együtt a katonai alapról sem feledkeznek meg: teljes gyalogsági kiképzés, fegyelmező gyakorlatok, testedzés, csukló és különböző fontos harcgyakorlatok gondoskodnak arról, hogy a növendék katonává váljék. (A kiképzésnek ez a része a légierők rendkívül rátermett hadnagya kezében van. Nagy segítségére vannak ebben a jutasi tiszthelyettesképzőt végzett tiszthelyettesek.)

Mindezt mondta el vezetőm, mialatt a leszállóhelyről a tantermek felé tartottunk. Beléptünk a nagy tágas tanterembe, ahol éppen előttünk az oktatói testület tartott eligazítást. Az oktatók maguk is fiatal tiszthelyettesek, nem egy közülük az előző évjáratokban az első növendékek között végzett s így a kiképzési idő leteltével az iskola visszatartotta az oktatói gárdába. A lelkes, fiatal és máris nagy tapasztalattal rendelkező katonák szelleme a növendékekbe is átmegy.

A tanterem, ahová beléptünk, a vadászgépekhez történő szerelőkiképzés céljait szolgálja, most Héjja-tanterem a neve. A falakon a légierő vadászgépeinek rajzai, fontos részletekkel, az ősrégi Fiat CR. 32-től a legújabbig minden gépünk részleteit itt látjuk. A falitáblákat a növendékek a rajzteremben maguk készítik s ezek az értékes műszaki segédletek nagyon jól beváltak a kiképzés során. Egy-egy osztály mintegy ötven növendéknek ad helyet, tágas, tiszta tanteremben.

Néhány »műhelytitok«.

Az iskolát megszemlélve, az első felmerülő kérdés csakis az lehetett: hogyan lehetséges ennyi embernek ennyi idő alatt alapos kiképzést adni? S hogyan lehet ez a kiképzés főként *alapos?* Ha meggondoljuk, hogy jó pár géptípus van szolgálatban légierőnknél s egy-egy ilyen gépnek párezer alkatrésze van, a motorok sem egyfélék, a segédszervek sem, akkor kilenc hónap, mint kiképzési idő, nevetségesen kevésnek tűnik fel. Jogosan, hiszen mennyi juthat egy-egy géptípusra?

A megoldás nyilvánvalóan csak »titkok« segítségével válik lehetségessé. Vagy talán nem is olyan »szörnyű titkok« ezek?

Elsősorban is a műszaki kiképző századoknál különleges módszerrel a kiképzési első időszakban az a törekvés, hogy a növendékeket fokozatosan beszélni megtanítsák. Az a növendék ugyanis, akiben a sok szakkifejezés megrögződik és megerősödik, az a tapasztalat szerint a későbbi bonyolult és nehéz dolgokat is könnyen megérti. A beszéd tudománya egyben az önállóság fejlesztését is szolgálja, sok gátlást felszabadít.

Azután meg minden oktató ezerféle eszközzel azon van, hogy a növendékek érdeklődését a gépek iránt felkeltse. Érdektelen természetű, kuka növendék nem való ide. A műszaki természetű érdeklődés alapfeltétel. S ezt minden lehetséges eszközzel fejlesztik is. A növendékek »valódi«, »teljes«, egész gépeket kapnak, ennek nekieshetnek, szétszedhetik, összerakhatják s amennyire csak lehet, repültetik is őket.

Vetítőgépek, keskenyfilm, epidiaszkóp segítik e munkát!

Ezért az osztály gépparkja is tökéletes. Amilyen gép a magyar légihaderőben van vagy volt, Újvidéken megtalálható. Kedves ismerősre akadtam az egyik hangárban. Egy ősrégi Dornier Do. 23. gép áll itt, ilyent használt valamikor, vagy hat éve, a német légihaderő is még. Ez a gép egy másik magyar repülőtéren állt hosszú ideig s lassú, de biztos halál elé nézett. Meglátta őt azonban az iskolához beosztott egyik tiszt és elhozta ide Újvidékre. A hiba csak az volt, hogy a gép BMW. öreg motorjait nem tudták kellően karbantartani a másik repülőtéren, ilyen motor nálunk nem lévén rendszeresítve. Most a gép üzemképes s öröm a fiúknak, ha időnként egy-egy sétarepülésre mehetnek a pompásan repülő öreg Doval.

De ugyanúgy van itt a legújabb, még rendszeresítésre váró gép is s mire a gép a légihaderő századaihoz kikerül, addigra már az iskolából is a századok tökéletesen hozzáértő szerelőket kapnak. Tehát a parancsnokok nem csupán a jelennel, de a jövővel is törődnek.

A szerelőt ezzel, hogy lehetővé teszik számára, hogy minden géppel tetszése szerint foglalkozzék, önállóságra nevelik. Ezzel elérik azt, hogy ha a szerelő, mondjuk, a frontra kerül, nyugodtan rá lehet bízni bármilyen nagyságú bombázógépünk karbantartását.

A modelezés is a műhelytitkok egyike. Ez is fejleszti az érdeklődést és sok szempontból szaktudást is ad. A tapasztalat szerint a modelező növendékek sokkal könnyebben megértettek mindent és könnyebben tanultak meg minden tudnivalót, mint a többi bajtársak.

A motorok házában.

A tantermekből a motortan és az elektromos berendezések termébe megyünk. Nagy kőházban van ez. Felmegyünk az emeletre. Itt találjuk légierőnk minden rendszeresített motorját több példányban s e motorokra is rászabadítják a növendékeket. Szerelhetnek, csavarhatnak, állíthatnak a motoron mindent. A pirossal jelzett, kiselejtezett motorok is nagyszerű taneszközök. A kis Hirth-motortól az ezerötszáz lóerőig mindenféle hajtóműegység itt van, légcsavarostul.

Egy másik teremben a villamos berendezések vannak. A gépek villamos készülékeinek fejlődésével és számuk szaporodtával ennek is egyre nagyobb jelentőség jut, ezért itt is szorgalmas munka folyik. A kísérleti berendezések vetekszenek bármelyik szakiskoláéval.

Amit a motorok házában »szárazon« megtanultak a fiúk, azt a gyakorlatban is érvényesíthetik. Kinn a szabadban, a jobboldali nagy hangár mellett különleges fékpadok állnak s e fékpadokon hatalmas soros és csillagmotorok. Az oktatók idevezetik csoportjukat, majd »óvatlan pillanatban« valamit elállítanak a motoron, úgyhogy az üzemképtelen vagy legalább is nem üzembiztos lesz. A növendékek feladata a hiba megkeresése és kijavítása, hogy azután ismét a régi, jó nagy lármával dübörögjenek a fékpadra béklyózott öreg ezerlovasok.

A nagy hangárban.

Ami sokat láttam, el sem mondhatom, de fentiek máris eléggé jól ábrázolhatják az újvidéki repülőtér tevékenységét.

A másnapi nagy vizsgára máris lázas előkészületek folytak. Bementünk az e célra előkészített nagy hangárba. Minden fajta gépünkből állt itt egy-egy példány s a gépek fontosabb részeinek metszete vagy modelje, vagy vázlata is itt feküdt szépen kiterítve. Itt felelnek másnap a növendékek.

Az is kiderült, hogy igen jó soruk van a növendékeknek. Nem csupán ellátás, kezelés és foglalkozás szempontjából, hanem előmenetel dolgában is jól áll a szénájuk. Már az első év után megszerezhetik maguknak az egy-két sávot és a hároméves szolgálat végére nem egy közöttük őrmesteri előléptetés előtt áll!

Kilenchónapi ittlétük alatt először három hónapig alapkiképzést kapnak, majd három hónapig felváltva sárkány- és három hónapig motorszerelést tanulnak. A kiképzésben a tantermi és repülőtéri gyakorlatok egyensúlyban vannak s egymást váltják. Nincs nap egyik nélkül sem. Igy egy pillanatra sem lankadhat az ide kerülő ujoncban az érdeklődés: izgalmasan szép repülő-katonaéletben van része.

Az évzáró hangverseny

Ennyit mondhatok el olvasóinknak a műszaki kiképző repülőosztály munkájáról. S hogy ez az alakulat nem csupán katonai, de társadalmi téren is megállja helyét, annak bizonysága a december 16-iki kívánsághangverseny. Mint a főrendező úrtól megtudtam, alig egy hét alatt rendezték meg a nagyarányú társadalmi megmozdulást. Budapestről kértek művészeket, az újvidéki nívós művészgárdát sem hanyagolták el s a maguk keretében is megtalálták azokat a számokat, amelyekkel méltókép állhattak ki a délvidéki magyar végvár közönsége elé.

Már délután hat órától kezdve özönlött a tömeg az újvidéki leventeotthon felé, ennek színháztermében rendezték a hangversenyt. Jegyet előadás napján már nem lehetett kapni, mind egy szálig elkelt, sőt jómagamnak is csak oldalt, pótülésen jutott hely. Természetesen megjelent a város magyar társadalmának színe-java, élén a polgármesterrel és a főispánnal. A légierők részéről vitéz Bánfalvy István vk. ezredes úr volt itt s láthatólag nagyon meg volt elégedve a nívós bemutatóval.

A Himnusz elhangzása után Várkonyi Imre repülőtörzsőrmester köszöntötte a megjelenteket, hangsúlyozva, hogy az arcvonalraindulás előtt ez egyben a búcsúzó is Újvidék városától.

Az énekkar.

Külön meg kell emlékezni az osztály énekkaráról, amely Köppel József szakaszvezető vezénylésével igazán gyönyörűen szerepelt. A repülők hanganyaga kiváló, az énekkar együttesen nagyon szépen hangzik. Tökéletes egybetanulság jellemzi a kórust s minden egyes előadott dal remekbe volt kidolgozva.

A repülőszerelők indulója, a hatásos kürtszólóbetétekkel szerzőjének. Hajnal F. zászlósnak jól megérdemelt sikert hozott.



Nagy Izabella magyar nótákat énekel



Seidl Kálmán őrvezető humoros tűbefűző jelenete

Az előadás.

Tizenkilenc számból állt a rendkívül dús program, zsúfolva a jobbnál jobb bemutatókkal. A sikerben a pesti vendégművészek és a helyi előadók egyaránt osztoztak. Nagy Izabella, Orbán Sándor magyar nótákat énekeltek cigányzenekari kísérettel, tomboló sikerhatással. Simányi Erzsébet operaénekesnő szépen csengő, finoman kulturált hangján két operaáriát énekelt az újvidéki filharmonikusok kíséretével.

A zenei programban érdemes még megemlíteni a rendkívül jól összetanult, hangszerét nagy virtuozitással kezelő harmonikakettőst, két repülőszerelő számát.

Az újvidéki filharmónia kitűnően szerepelt, nem is csoda, hiszen vidéki szimfonikus zenekaraink között kiváló helyet tölt be és nagy kulturális hivatása van a déli végvárban. Kiss Lajos igazgató vezénylésével könnyű zenét adtak elő: operettrészleteket.

A prózai jelenetek sorában Turba Sándor honvéd kitűnő szavalata, Gyóni Géza »Csak egy éjszakára« című versét szólaltatta meg nagy hatással. A humoros jelenetek között Seidl Kálmán őrvezető és Kovács Géza őrvezető számai legalább is egyenrangúak voltak a hivatásos mulattatókéval. Természetesen Gerard és társa és a többi artisták bemutatói sem tévesztették el hatásukat és jól megérdemelt tapssal örvendeztették az előadókat.

A nagyszerű talajtorna jogosan váltotta ki mindenkiből a csodálkozó tetszés tapsorkánját, hiszen a hat honvédből álló csapat bemutatója országos viszonylatban is kiválónak mondható.

Az idő rövidsége miatt néhány szám még el is maradt, de így is hatalmas programot bonyolított le a hangverseny alig három óra alatt. A telt ház nézőközönsége különös örömmel fejezte ki tetszését a kitűnő előadásért.

A vizsga.

A jól megrendezett előadás után azonnal szállították vissza az öblös, nagy tehergépkocsik a repülőtérre a repülőgárdát. Másnap reggel 8-kor ugyanis következett a szerelőévfolyam vizsgája. Kilenchónapi szorgalmas és alapos kiképzés eredményéről kellett itt bizonyságot tenni.

Különös fényt adott a »vizsgá«-nak, hogy Újvidék hazatérése óta most látogatott el először ide a légierők parancsnoka. Nemes Rákosi Béla altábornagy úr gépkocsin érkezett le a városba, amint szintén megjött vitéz Bánfalvy István ezredes, dandárparancsnok úr is, valamint a légierők műszaki szolgálatától Subay József mérnök-őrnagy.

Jelenlétükben történt meg a nagy záróvizsga. Először is szemle volt, majd a növendékek elfoglalták helyüket a nagyhangárban felállított padokon és a körben elhelyezett gépeken tettek tanuságot ismereteikről. Mondanunk sem kell, hogy általános megelégedéssel és a magas parancsnokok legteljesebb elismerésével zárult ez is. Az egész vizsga villámkérdések sorozatából állott, hiszen nem is lehetett töviről-hegyire kikérdezni minden növendéket. Ahhoz néhány nap kellett volna. A növendékekkel együtt az oktatók is levizsgáztak, hisze növendékeik balsikere éppen az oktatóra és a tanmenetre vetett volna rossz fényt. De a jó kezekre bízott jó kiképzés nem lehetett téves vagy hiányos: az új szerelők mindig és minden helyen fényesen megállják majd helyüket.

A jövő.

A tanfolyam elvégzése után a kész szerelővé kiképzett növendéket már századhoz osztják be. Kiképzése alkalmassá teszi őt arra, hogy önállóan karbantartson bármilyen harcigépet. A századnál azután minden olyan szerelőt, aki testileg alkalmas a repülésre, hajózó szerelővé képeznek ki. (Természetesen a vadászoknál ez nincs meg, de minden más fegyvernemnél igen jól bevált.) Jelentékeny részük kikerül az arcvonalra, ahol gyakran mostoha körülmények között, tábori repülőtereken kell szolgálatot kifogástalanul teljesíteni.

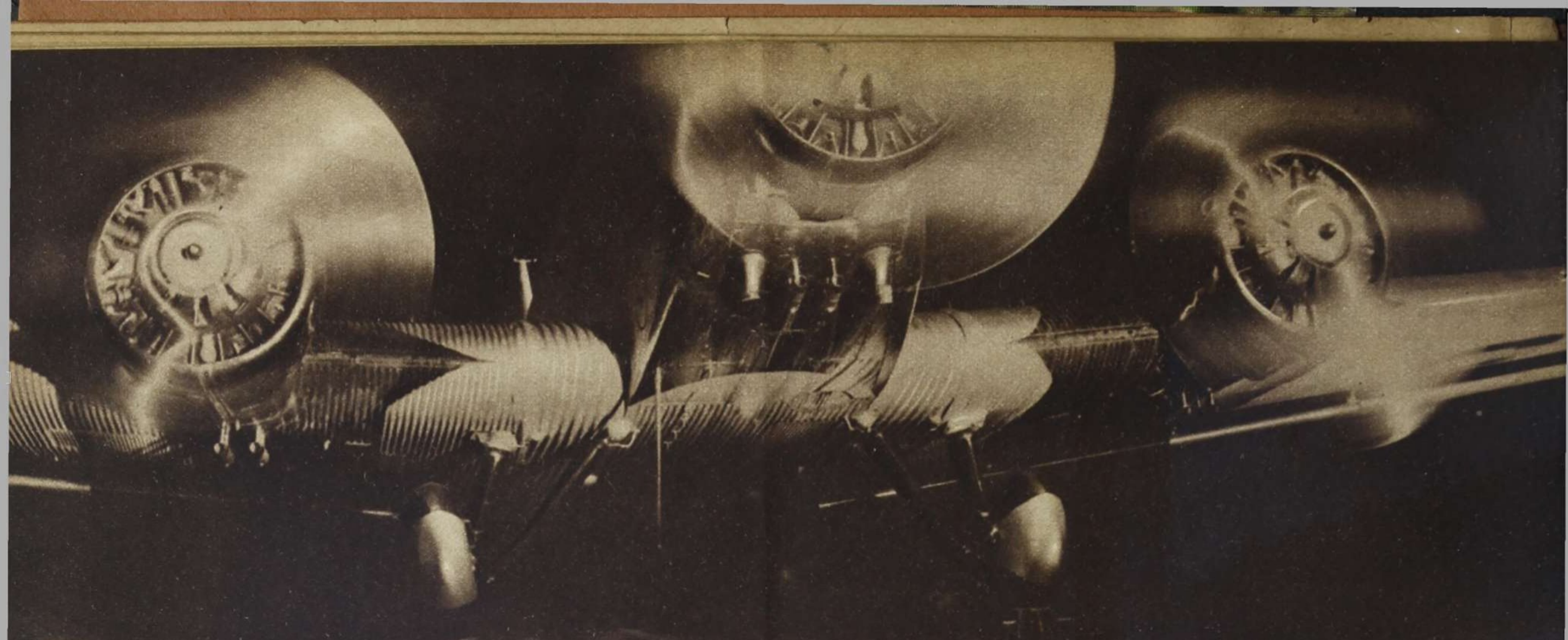
Üzenet az ifjúságnak.

Az iskola parancsnoksága a Magyar Szárnyakon keresztül üzenetet küld a magyar ifjúságnak. Kéri, hogy minél több korengedélyes, tehát 18 éves önként jelentkező ifjú kérje beosztását a műszaki kiképző repülőosztályhoz, hiszen így nagy előnyben lesz a rendes korban bevonuló bajtársaival szemben. Mire a 18 éves korában bevonult ifjú 21 éves lesz (tehát mire éppen be kellene vonulnia, ha nem jelentkezett volna korengedéllyel), már nem csupán kiképzett szerelővé válik, hanem már az őrmesteri vagy legalább is szakaszvezetői rendfokozatot is eléri, ha a kiképzés folyamán helyét megállotta. Ha pedig különösen kiváló eredménnyel végezte a tanfolyamot, esetleg oktatónak is ott fogják! Ha századhoz kerül és a repülésre alkalmas, kiképzik hajózó szerelőnek, tehát régi álma: a repülés teljesül. Ugyanakkor igen értékes szakkiképzésével leszerelése után is igen jól elhelyezkedhetik a polgári életben. Ezért minden tekintetben előnyös is a korai bevonulás és igazi érdekes katona- és repülőpálya vár arra az ifjúra, aki önként jelentkezik ide, különösen pedig ha előtte a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap szerelői előképzésére.

*

Az újvidéki repülőtér maga is egy kis város, repülőváros a javából. S itt, a déli határszélen nevelik a magyar légierők gerinces, nagytudású, kiváló, jó katona szerelőit. Az ő lelkiismeretes kiképzésük és munkájuk a záloga annak, hogy a magyar királyi honvéd légierő mindig és bármikor ütőképes fegyver a Szent Korona országainak védelmére!

Nagy Ernő



A szállítógépek jelentősége

Már néhányszor rámutattunk arra, hogy a német hadvezetőség a légierő helyes felismerésével mily nagy eredménnyel használta fel a szállítórepülőgépek tömegét különleges hadászati elhatározásainak gyors és meglepő végrehajtására és nagyrészt ennek volt köszönhető a különböző hadszíntereken a villámhadjáratok átütő ereje és bámulatos sikere. Az angolszász hatalmak csak nagy sokára ismerték fel a szállítórepülés jelentőségét, de a katonai vezetés minden sürgetése ellenére a repülőipar nem tudott hirtelen rögtönzéssel megfelelő befogadóképességű és a nehéz harctéri szolgálatnak megfelelő géptípusokat kihozni, pláne azokat sorozatban, tömegekben előállitani. Minden kisérletezés arra, hogy bizonyos forgalmi repülőgépek megfelelő átalakításával használható hadiszállítási repülőgépeket nyerjenek, meddő kísérletek maradtak.

Az ismételten megjelenő éles sajtókritikák hatása alatt és a közvélemény megnyugtatására újabban sajtóközlemények jelentek meg a szövetséges hatalmak lapjaiban, de a semleges (svájci, svéd) sajtóban is, amelyekben igen érdekesen mutatnak rá az előállott nehézségekre, az angolszász repülőszakértők véleményére, amelyek minden figyelmet megérdemelnek.

Az egész világon elismerik, hogy az egyes közlekedési eszközök (vasút, hajó, gépkocsi, repülőgép) állandó versengésében a repülőgép, mint szállítóeszköz, minden árunem szállításában újabban mind nagyobb alkalmazást nyer. Angol szakértők szerint a közvélemény azonban részben egészen hamis képet nyert a szállítórepülőgépek befogadóképességéről. Tudnunk kell azt, hogy a légiszállítógépek legnagyobb hátrányát annak csekély rakodó űrtartalma képviseli. Amíg a most építés alatt álló standard teherhajók 5—8000 űrtonna vízkiszorítással (az űrtonna 2.83 m³ tartalomnak felel meg) mintegy 6200—10.400 súlytonna árut képesek felvenni, addig a hasznossúly-befogadóképesség a Curtiss C—64. repülőgéptípusnál 7½ tonna, a Douglas C—54. repülőgépnél 10 tonna és a Junkers Ju 52-nél 4½ tonna. A jelenleg bevetésre készen álló legnagyobb amerikai típus, a Glenn C. Martin »Mars« vízirepülőgép 50 tonnás önsúlya mellett 20 tonna raksúlyt vehet fel. Ennél azonban tekintetbe kell venni, hogy az említett raksúlyból elesik a személyzet és az üzemanyag, kenőolaj, stb. terhe. Ez annál jelentősebb, mennél hosszabb a repülés ideje és útja. Egyedül benzint és olajat illetően, 1000 lóerős maximális motorteljesítmény mellett, repülőóránként 100—120 kg üzemanyagot kell számításba venni, mert a benzinnel működő repülőmotor huzamos repülés alatt legtöbbször csak félkapacitással dolgozik és lóerő-óránként a korszerű típus 180—230 gr üzemanyagot fogyaszt. Például a Curtiss—Wright művek által St. Luisban előállított Curtiss C—46. kétmotoros típusban az 1700 max. lóerő teljesítőképességgel működő 14 hengeres Wright Double Row motor az Újfundland—Anglia útvonalon, a 10½ órás repülési idő alatt 1800 kg benzint és olajat fogyaszt el. A 2½ tonna teherre átszámítva, ez több mint 700 kg üzemanyagfogyasztást jelent tonnánként, aminél még meg kell jegyezni, hogy a Wright-motor 172 g-os lóerő-óra fogyasztása rendkívül alacsony. A teherhajó ebben a tekintetben sokkal előnyösebb, hiszen ugyanezen útvonalon 4—6000 lóerős teljesítmény mellett csupán a fenti üzemanyag egyharmincadára van szükség. Ez okból a légierő hadtápállomásaihoz vezető utánszállítás kérdése összehasonlíthatatlanul nagyobb problémát képvisel, mint a tengerészetnél. Még növeli a nehézséget, hogy a korszerű repülőmotornak különleges, 87—100 oktános benzinre van szüksége, amelyet vagy miként Németországban szintétikus úton állítanak elő, vagy olyan raffinálási eljárásokon és alapanyagokon alapul, amelyek csak egyes olajterületekről származó nyersolajoknál — például a borneói, amerikai vagy perzsaöbőli abandeni területekről származóknál található.

A légiszállítóeszközök előállítása szintén lényegesen drágább, mint a teherhajóké. A »Fortune« amerikai folyóirat a teherhajó kilogrammonkénti árát fél dollárra számítja, a repülőgép kilogrammját azonban kereken 20 dollárra. Ha azonban az amerikaiak most arra határozták el magukat a náluk megszokott nagyvonalúsággal, hogy hatalmas légi szállítóflottát építenek, úgy ez — semleges vélemény szerint — nem a nagyarányú hajóűrveszteségre vagy a tengeri háború folytán előálló fegyverkezési szükségességre, hanem arra vezethető vissza, hogy a szövetségesek hadműveleteik során nem egyízben eszméltek rá arra, hogy aránylag relatív kevés anyag vagy szállítóeszköz hiánya, mily döntően befolyásolta az események lefolyását saját kárunkra. Az említett folyóirat például beszámol arról, hogy a burmai hadjárat alatt 100 angol vadászrepülőgép nem kerülhetett bevetésre, mert egy körülbelül egykilogrammos alkatrész hiányzott a fegyverzetnél. Alexander angol tábornok állítólag úgy nyilatkozott, hogy ez a hadjárat egészen másképp alakult volna, ha 100 szállítórepülőgéppel rendelkezett volna, amelyekkel 7000 emberét a kritikus helyeken bevethette volna.

A Közép-Keleten a mult tavasszal állítólag egyötöde az angol légierőnek sokáig harcon kívül állott, mert olyan pótalkatrészek hiányoztak, amelyeknek szállítása Angliából tengeri úton négy hónapot igényelt.

Eme példaként felemlített hadászati vonatkozású előnyökön kívül a légiszállítás még néhány másat tud felmutatni: A convoyban futó hajónak Észak-Amerikából a Közép-Keletre 150 nap utazási időre van szüksége, a szállítórepülőgépnek ugyanerre csak 2½ napra. A repülőgép nemcsak nagyobb sebességgel teszi meg az utat, hanem abban a helyzetben is van, hogy az időtrabló kőrutat a Jóreménység-fokon át megrövidíthesse és egyenes vonalon Lagosból vagy Dualaból Karthumon át Kairóig az utazási vonalat 6500 km-rel lerövidítheti. Még akkor is, ha az utazási vonalak teljesen azonosak, a légi szállítás — minden tényezőt, mint sebességet, bel- és külföld, időzés, személyváltozást stb. beszámítva — körülbelül 15-szörösével gyorsabb, mint a tengeri utazás. A légiszállításra való átállítódás bizonyos tehermentesítést jelent az amerikaiaknál az acélgyártásban, mert ezeknek a szállítórepülőgépeknek a gyártásánál szükséges és az



Afrika felé...

angolszász hatalmaknál szintén »kritikus« állapotban levő könnyűfémnél egyes pótanyagok (fa, furnír) is felhasználhatók.

Mindeme előnyök ellenére a repülőgéppel szemben a hajó a jövőben is az anyagszállítás főeszköze marad. Az Amerikában jelenleg építés alatt álló legkisebb standard szállítóhajó, a C—1. jelzésű, Diesel-motoros hajtással 7200 súlytonnát vesz fel, a legismertebb amerikai szállítórepülőgép, a Curtiss C—46. hét és fél tonnát. Még ha a 15-szörös »hasznos sebességet« is számításba vesszük, úgy azonos teljesítményhez erre 190 repülőgépre lenne szükség 950 fő hajózó személyzettel, megfelelő földi személyzettel és szervezettel, üzemanyag-utánszállítással és — figyelmen kívül nem hagyható — gyártelepekre és a hozzá szükséges munkáslétszámra. Ahhoz, hogy az amerikai jelenlegi hajóépítés gyártását teljesen repülőgépekkel lehessen pótolni, havonként 25.000 Curtiss C—46. repülőgépet kellene előállítani. Ámbár lehet bizonyos mértékig a légiszállítógépek teljesítményét túlterheléssel emelni, de ez nem jelenti a kérdés megoldását.

Nem vitás, hogy harcászati tekintetben már kisebb számú szállítógép bevetése is sokszor értékes szolgálatot teljesíthet. Így például hadianyagszállításnál, mely fontos anyag jelenléte (mint Burma esetében) döntő jelentőségű lehet. Azután körülzárt harccsoportok ellátásában (gondoljunk a német körülzárt kötelékek harcára mult télen Charkovnál és az Ilmen-tónál, most Sztalingrádnál), légigyalogság szállítására fontos ellenséges területek megszállására (mint Norvégiánál és Krétánál), vagy harccsoportok megerősítésére és tehermentesítésére (Oroszországban, Libiában és Tuniszban).

Az események nyomása alatt szövetséges oldalon sok esetben javaslatot és kísérletet tettek szállítórepülőgépek hiányában, bombázógépek átalakítására. Így Anglia öregebb harcigépeit, az Armstrong Whitworth Whitley V. és a Vickers Armstrong Wellington I. C. típusokat használja ejtőernyőscsapatok szállítására, míg Németország az »univerzális szállítógép«, a Junkers Ju. 52-es típuson kívül, Junkers négymotoros típusokat is bevetett. A bombázótípusok alkalmazása azonban csak szükségmegoldás, mert a szállítógépnek nagyobb befogadóképességre van szüksége, mint amilyenre a bombák elhelyezéséhez szükséges. Ezért szerkesztésükben inkább a forgalmi gépekhez hasonlítanak. A legtöbb esetben a kipróbált forgalmi típusokat alakították át egyszerűen a katonai követelményeknek megfelelően. A bombázó- és szállítógépek kialakítása közötti különbség a két típus összehasonlításánál rögtön szembetűnő. Az utóbbi lemondhat a nagy csúcssebességről és gyengébb hajtóművel is megelégedhet. A repülési súly és szárnyfelület viszonya szintén más; míg a bombázógépek nagy csúcssebessége nagy »felületi terhelést« követel meg, addig a szállítógépeknél a relatív nagyobb felület alkalmazható, miáltal jobb stabilitás érhető el.

A rakodóterület utáni követelmény a 70-től 265 tonnáig terjedő óriásgépek versenye felé újabb lökést adott. Tapasztalat szerint azonban mindig néhány évig eltart, míg új konstrukciók alkalmazásra érettek. Ehhez jön még a hosszú hónapok sora, amíg megindulhat a sorozatgyártás. Ezeknek az óriásmadaraknak a bevetése tehát belátható időn belül aligha kerülhet sorra, talán a Martin »Mars« vízigép kivételével, amelynek építése Amerikában széles alapon megindult.

Minden rádiópropaganda ellenére tehát mind az angolszász repülési szakértők, mind a konstrukciós és katonai vezetők tisztában vannak azzal, mennyire nem lehet rögtönözni a szállítórepülés megszervezésénél és megvalósításánál. Az előbbiekben kifejtett részletek alapján láthatjuk, hogy igazi, hadászati kihatású légiszállításokhoz a szállítórepülőgépek tömegei kellenek. Szervezetük tehát rendkívüli mozgékonyságon alapuljon, felső és alsó vezetésük minden helyzethez rugalmasan tudjék alkalmazkodni. Maga a géptípus csakis erre a célra szerkesztett, nagy befogadóképességű és rendkívül jó repülőtulajdonságokkal rendelkezzék. (Jó stabilitás, kis leszállósebesség, könnyű repülhetőség, kis start- és leszállópálya igénye, rossz hadszíntéri-, ütközetrepülőhelyeknek megfelelő repülőtér is megfeleljen, időjárási állékonyság a levegőben és a földön szabadtéri tárolás szempontjából, tűzbiztonság és jó védelmi felfegyverzés, stb.)

Mindezek a követelmények és annak ismerete, hogy amíg egy jó repülőgéptípus a konstrukciós asztalról, a próbatípuson, javítgatásokon át a sorozatgyártásig eljut, rendszerint két év elmúlik, mutatják ennek a nagyjelentőségű katonai repülőgéptípusnak előállítási nehézségeit.

Ha valaki, miként Németország, a Junkers típusok révén időelőnyt szerzett, háború folyamán a rendkívüli egyéb nehézségek miatt ez az előny a másik fél által alig hozható be, tehát hadműveleti fölényre tett szert.

vitéz Szentnémedy Ferenc ezd.



Keleten...

Derűs pillanatok repülőink életéből

(Honvéd haditudósító század vitéz Szabó István hadp. örm.)

A kedv, a vidámság, egy-egy kedves ugratás úgy hozzátartoznak a repülő körletek, táborok életéhez, mint a pilóta egyenruhához a koronás aranysas jelvénye, vagy akár a kis pilótaőr. A rendíthetetlen jókedv s az örök derű, soha el nem apad a repülő arcokon. Ha feladatra, a halállal játszani, indulnak, mosolyog mindegyik s ez a mosoly virulva él órák multán is, amikor, idegeikben és lélekben elfáradva, visszatérnek a vezetésről.

Ez a mosoly az ő titkuk és erejük.

*

Egyik bombázóosztályunknál, egy ellenséges bombatámadás alkalmával, kigyulladt az osztályiroda sátora. Le is égett, szép, nagy lánggal és gyorsan, a vaksötét orosz éjszakában, egészen porig. Minden bennpusztult. Egy sereg porosodó irat, jelentés, átirat, néhány ív üres irópapir, pár üres láda, szolgálati könyvek, két gyalulatlan fából ácsolt asztal, székek, meg még talán az egyik írógép is. Szóval egy teljes hadi »irodaberendezés« meg egy egész szekér-derékravaló régi hivatalos papir, ami idáig is csak arra volt jó, hogy költözködésnél cipelgesse az osztály. Másnap reggel, az alábbi hivatalos jelentést küldték a tűzről, magasabb parancsnokságuknak:

»Az osztályiroda az éjjeli ellenséges bombatámadás alkalmával kigyulladt és leégett. Kár, az elégett anyagi kimutatás szerint. Aláírás.«

Minek itt többet beszélni? Hát, nem volt igazuk?

*

Épp besötétedett, este nyolc órára, már megjelentek a repülőtér felett a szovjet bombázók. Nagy szorgalommal aggatták ki »Sztalinlámpáikat« s fényük mellett, egyik támadóhullám a másik után kereste a repülőtér és a szállás célpontjait. Még javában tartott a »tűzijáték«, amikor kilenc órakor, az erdőszegélyen, az acélzáporos estében, felharsant a takarodó. Az ügybuzgó kürtös fújta, amúgy istenigazában, elejétől végig olyan szívhezszólóan, hogy a bombázók még ily szépen soha az életben nem hallották a takarodót.

Ekkor derült ki, hogy lám, nemcsak humorérzéke és nagyszerű idege van a század kürtösének, hanem még fújni is tud.

*

Tudják-e kérem, hogy a repülők mit neveznek palizabnak?

Talán ismeretes, hogy a hajózók a rendes főétkezésen kívül, még külön hajózó élelmet, népszerű nyelven: »pilótakaját« is kapnak. Ennek a »pilótakajának« legfőbb részét édességek, kekszek, kétszersültfélék, cukorka, csokoládé, gyümölcsszeletek teszik. No, és nem utoljára, a bizonyos »palizab«, amely mogyoró, mandula és mazsola keveréke, gusztusos celofán zacskóba csomagolva. Egyetlen hibája csak, — de ez megbocsáthatatlan, — hogy a cellofánzacskó is kiürül, mégpedig igen hamar!

*

A bevetés a pilóta vágyálmainak teljesülése. Tudok esetet, amikor egy »rakoncátlankodó« ifjú hadnagyot az őt megfenyítő osztályparancsnoka a büntetés kiszabásánál a következő választás elé állította: vagy lemond két bevetésről, vagy majd odahaza, kitölt harminc nap szobafogságot. A »bűnös«, habozás nélkül a harminc napot választotta.

*

Bajza András hadnagy, gépparancsnok, egyik támadáskor igen heves légelhárítótűzbe került gépével. A rajban repültek s mivel a vezérgép a tűzhatás kikerülésére mitsem tett, ő is nyugodtan tovább vezettette gépét, a megadott magasságban és irányban. Egyszerre csak rádiósa, a talpraesett válaszairól és jó bemondásairól neves Domniczky Ernő, szakaszvezető hangját hallja Bajza hadnagy az egymásközti telefonban:

— Hadnagy úr, alázatosan jelentem, igen erősen tüzelnek ránk a bolsik.

— A vezérgépet is lövik, fiam! — inti le a hadnagy.

Pillanatnyi csend, majd csendes morgással megjegyzi a rádiós:

— Alázatosan jelentem, az nem sokat segít rajtunk...

Hasonló »vélekedéseket« hall Brányi Sándor zászlós is. Őt Marzay László őrmester hajózó rádiós szokta szórakoztatni. Egy alkalommal éppen huszonegyedik bevetésükre mentek, amikor in-







Repülő „üdülőink" ilyen cimkét ragasztottak látogatóik böröndjeire





dulás előtt hátrafordul a kormányülésből Brányi zászlós és kacsintva kérdi Marzaytól:

— No, koma, hát ráhúzzuk a huszonegyediket?

Marzay, szemrehányóan néz egy pillanatig zászlósára, aztán hirtelen felderül az arca s így szól:

— Igaza van a zászlós úrnak! Régi játékos vagyok, de ez az első eset, hogy a húszra ráhúzok...

*

Staryj-Oskolt, az Oskol folyó melletti orosz városkát, a pilóta nyelvérzék a következőkép magyarosította meg azon a táblán, mellyel a városba vezető útat jelölték:

SZTALIN ISZKOLJ.

*

De nem hiányzik a »költői szív« sem a pilótazubbonyok alól. Egy verssor az egyik idei, első, tábori repülőtérről, egy bombás-sátor homlokzatán:

— »*Még itt vagyunk nagyon hátul,*
Nem félünk mi a Ratáktól...«

A »poezis« teteje azonban az alábbi átköltés, amelyben az ismert jazz-sláger dallamára, a hajnali készültségek keservét énekli meg egy másik bombás századunk. Ime a mű:

»*Mindig az a perc a legszebb perc,*
Ha kelt a napos téged
Az a legjobb bomba, mit le nem dobunk...
Mindig az az álmunk volt a szép,
Mely gyorsan semmivé lett,
S amit készültségben várva vágyhatunk.
A bevetésre mégcsak várunk,
De nem jön a parancs még,
Ugy kihül a forró ágyunk,
Hideg, mint a jég...
Mindig az a perc, stb....«

*

A hajdúsági bombázók egyik állomáshelyükön, résztvettek a helybeli lakosság lerombolt templomának újjáépítésében. A század a templomlépcső építését vállalta. A parancsnok kiutaltatta a kis zsák cementet, amelyből bőségesen tellett a néhány lépcsőfokból álló, széles, bejárati lépcsőre és a munka vezetésével Horváth Márton főtörzsőrmestert bizta meg. Az üzemi-század emberei hozzáfogtak a munkához s rövid napok alatt, pompás templomlépcsővel ajándékozták meg az anyaghiányban szükölködő oroszokat. A legbüszkébb persze öreg Horváth Márton főtörzsőrmester volt. Az ünnepélyen, ahol az új templomlépcsőt átadták rendeltetésének, büszkén és jelentős hangsúllyal jegyezte meg:

— Végre, az én vezetésem alatt valami Istennek tetsző cselekedetet is mivelt a század!«...

*

Befejezésül két repülőszázados kedves tréfáját mondom el. M. százados hadiakadémiai hallgatót I. százados századához vezényelte a magasabb parancsnokság, haditapasztalatok gyüjtése céljából. M. százados gyorsan beilleszkedett a század életébe s a fiúk csakhamar a bombázószázad legszorgalmasabb tagját ismerték meg benne. Harcos szellemét nem elégítette ki, hogy bevetésekre jár, hanem egyetlen bevetést el nem mulasztott volna. Ha egy nap négy bevetőparancs jött, M. százados mind a négy alkalommal jelentkezett. Ismerték ezt a gyengéjét s I. százados elhatározta, hogy megtréfálja.

Egy kivételesen nyugodalmas reggel, amikor a század végre kedvére kialhatta magát, 6 óra tájt I. százados hangja verte fel a csendet. M. százados sátra elé állva, teletorokkal kiabálta:

— Harmadik raj, riadó!... Harmadik raj, riadó!... Eligazítás, 10 perc mulva a gépeknél...

A nagy lármára felriad álmából M. százados. Hallja, miről van szó, villámgyorsan kiugrik ágyából s magára kapkodja a legszükségesebbeket. I. százados ezalatt házacskája ablakából kacagva figyeli a lázas készülődést. Csak akkor árulta el, hogy tréfa az egész, mikor M. százados már bevetésre készen, felszerelve rohant a repülőtérre.

De M. százados »visszalőtt!«

Néhány nap mult el a ragyogóan sikerült ugratás után. Egy délelőtt, úgy 10 óra körül, a századirodából telefonon jelentik I. századosnak, hogy e pillanatban érkezett parancs szerint a felettes parancsnokság állomáshelyén, 11 órakor századparancsnoki értekezlet lesz. I. százados órájára pillant, látja, hogy 11 óráig 50 perc van még. Ebből egy félóra repülőgépen maga az út a parancsnokság állomáshelyére. Fel kell még öltöznie, aztán autóval ki a repülőtérre... Igen, épp hogy kifutja az időből, de nagyon kell sietnie! Percek alatt fel is öltözik, repülőkezeslábasba bujik, mindezt kapkodva, rohanva, csak úgy dől róla a veríték az ájult nyári hőségben...

Most viszont, M. százados figyel és kacag sátra ajtajából, könnyű nyári öltözékében. Neveti, hogy végül már fut is I. százados, repülőkezeslábasban, hóna alatt a térképtáskával, nehogy elkéssen s közben keservesen törülgeti arcát a hőségtől...

— Bevetés van, Bandikám? — kiált utána jókedvűen.

— Dehogy van! — felel vissza, lihegve I. százados. — Valami más dologért hivatnak!

— Mert ha nincs bevetés, hát értekezlet sincs!... Csak ezért kérdeztem!... — fejezi be a jelenetet, most már hahotázva M. százados...

Igy lettek kvittek egymással.

Közelfelderítőink





az OROSZLÁN és a SAS

A sifták (Abesszínia be nem hódolt benszülöttjei) egyik csapata állandóan zavarta a messze őserdőkben utat törő olaszok munkáját és végül is annyira nekibátorodott, hogy már magát az útépítők központi baraktáborát is veszélyeztette. A segítségre siető oszlop menetét a vad terep akadályai lépten-nyomon késleltették. Végül is a légierőnek jutott osztályrészül a gyors mentés kivitele és ezt adják közkézre alábbi soraink.

A másodpilóta a vezetőfülke átlátszó burkán át balkeze mutató ujját hirtelen rászegezte a terepre, amely úgy vonult el szemeik előtt, mintha mérhetetlen hosszú látképet mozgó szőnyegre ragasztottak volna fel. Most már az első pilóta is észrevette az erdő messzi tengeréből zordonul előmeredő vöröses sziklafalat s feléje vette a gép irányát.

Az alattuk elterülő táj igazán érdekes volt: Ameddig csak a szem elláthatott a nehezen járható vadon őserdeje borította a terepet, amelyen lankák, földomlások, szakadékos völgyek sűrűn váltakoztak halmokkal és sziklás hegyoldalakkal; de ott, ahová a másodpilóta ujja mutatott, a hullámzó zöld egyszerre, minden átmenet nélkül megszakadt, bizonyára egy magasabb természeti erő folyományaképpen, amely maga alá tudta gyűrni ezt a fojtogató zöld köpenyt. Ezt a magasabb természeti erőt az a meredek falu, valószínűleg nehezen járható sziklás púp személyesítette meg, amely szinte vígasztalanul emelte ormát az erdők végtelenje fölé és meztelen oldalait úgy rajzolta bele a horizontba, mint ahogy azt az esővíz évezredes működése formálta. Semmiféle növényzet sem tudott gyökeret verni erősen ráncosra vájt meredek oldalain és annál jobban szembeszökött a tájék általános zöldjéből, mert közetének agyag- és vasoxidtartalmánál fogva élénk vöröses színben játszott. »Amba« volt, még pedig egyike a legjellegzetesebb ambáknak...

Ennek kell lennie a Vörös Ambának — írta rá a másodpilóta jegyzetfüzetének egyik lapjára.

Az elsőpilóta elolvasta és szó nélkül helybenhagyólag bólintott.

Közben a Caproni már az Amba fölé ért és a pilóta nagysugarú csigavonallal süllyedni kezdett hozzá. A tájék vad szépsége így közelebbről szemlélve még megkapóbb volt s teljesen elhagyatott benyomást keltett.

»Feltétlenül a Vörös Ambának kell lennie — írta le mégegyszer a másodpilóta. — Ahogyan előttünk vázolták, nem lehetnek kétségeink... De egyébként is pontosan a kiszámított tereppont felett vagyunk...«

A hajózóasztalkán kifeszített térképre pillantott, amelyen ugyan még sok fehér folt jelezte a fel nem mért sőt jobbanmondva fel nem fedezett területeket, de mégis sok támpontot nyujtott az ismeretlen Kelet-Afrika végtelen levegőóceánjában hajózó olasz repülőknek. A térképen több piros és kék jelzés volt látható, melyekkel a részükre kiutalt felderitési terület tájékozódásra alkalmas tereppontjait jelölték ki előre és a másodpilóta most ezeket a jelzéseket, valamint az egyéb hajózási adatokat (irányszög, repülési idő szél) összevetve, néhány pillanat mulva teljes meggyőződéssel jelentette ki:

»Igen, ez a Vörös Amba«.

Lejjebb ereszkedtünk, hogy jobban láthassunk — jegyezte meg csendesen az elsőpilóta és a Caproni egyszerre meredekebben kezdett lefelé siklani. A súlyos egyfedelű hamarosan az Amba taréjának magasságába süllyedt és a csúcson elterülő kis fennsík körül kezdte el fordulóit. A motor robaja komoran hangzott vissza a szeszélyesen szaggatott, meredek sziklafalakról. A gép személyzete figyelmesen fürkészte a szirtek meredek kanyarulatait és az erdőséget, amely kétségbeesetten és hasztalan erőlködött a csúcs meghódítására, de semmit sem sikerült felfedniök.

A pilótafülke ajtaja azonban egyszerre csak hirtelen kicsapódott és a géppuskalövész barnára sült arca nyúlt be rajta. Baljában kis cédulát tartott, melyről az elsőpilóta a következőket olvasta le:

»Hátulról tüzelnek reánk, egy lövedék átfúrta a gép törzsét.«

Válaszát ugyanerre a papírra írta rá: »Menj a géppuskához, de csak akkor tüzelj, amikor felfedezted az ellenfelet: cél nélkül az űrbe tüzelni ugyanis csak lőszerpocsékolás és legfeljebb nevetésre készteti a siftát. Megértetted?«

A lövész megértőleg bólintott és eltűnt.

»A lövedékek jönnek a nélkül, hogy tudnánk, honnan — mondta a másodpilóta — és világos, hogy korszerű töltényeket s füstnélküli lőport használnak. És világos az is, hogy a sifták itt vannak!...«

Bár a veszély most nyilvánvalóvá vált, a Caproni mit sem törődött vele és nyugodtan tovább körözött a Vörös Amba körül.

»Nézz csak oda, — figyelmeztette tárát a másodpilóta — a sziklafal lábánál a bokrok közül füst száll fel: azok ott még öreg mordályokat használnak.«

»Már van néhány lyuk a szárnyakban. Nem lőnek rosszul.«

»Szép kis történet. Pazaroljunk-e rájuk néhány bombát? Így csak vaktában dobhatjuk le, ha csak nem...« — a másodpilóta hirtelen félbeszakította fejtegetéseit és egy pont felé mutatott — ime, ott.«

Embercsoportot vettek észre. A rajtuk levő hófehér simma (az afrikai benszülöttek pelerinszerű ruhadarabja) élénk ellentétet képezett az erdő zöldjével és a sziklák vörös színével szemben. Talán egy másik fedezéket kerestek, ahonnan jobb a kilövés és ezért megkísérelték hogy a csupasz terep egy részén haladjanak át. A géppuskalövész is észrevette őket s fegyverét célzásra emelte A lövéssorozat élesen süvöltött bele a motorok zajába és szemmelláthatólag »jól ült.« A lövedékek becsapódási helyén hirtelen porfelhő támadt, amelynek közepén sziklaszilánkok röpdöstek; három fehér simma mozdulatlanul a földhöz szegeződött, mialatt a többiek a vadonban nőtt ember fürgeségeivel tüntek el a sziklák között, kettő közülük azonban többször megtántorodott, valószínüleg sérülések következtében.

»Jól céloztál« — jegyezte meg a százados, majd a következőket vetette le jegyzetfüzetére: »Utánuk engedünk még egy sorozat 25 kg-os bombát, majd egy tár spezzonit (kis súlyú, 0.5—1 kg repeszhatású bombák). Nem sok haszna van, de nem árt, ha egy kis zajt csinálunk...« A másodpilóta magához rendelte a lövészt és átnyujtotta neki a parancsot tartalmazó cédulát.

»Vigyázz, mert most kört írunk le az Amba körül. Ama erdőrész felett oldj ki négy 25 kg-os bombát és egy tár spezzonit. Ezután fogd kezedbe a géppuskát és szúrj oda vele, ahol embert látsz.«

»Igenis« — hangzott a katonás válasz.

A Caproni enyhe kanyart vett az Amba körül. A régi mintájú tűzfegyverek füstgumói most még jobban megszaporodtak és ezzel arányosan nőtt a gépen látható lyukak száma is. A bombasorozat gyors egymásutánban zúgott alá; füstoszlopok és szerterepülő szikladarabok összekeveredve a tövestül kitépett bokrokkal és falevelekkel, jelezték a becsapódások helyét. Rögtön következett a spezzonik áradata is, amelynek egyedei sűrű egymásutánban, mint a rózsafüzér egyes szemei sorakoztak fel a Caproni röpirányában. Az ellenfél azonban úgy látszik helyén viselte szívét, mert senki sem hagyta el ijedten búvóhelyét.

A két pilóta tovább figyelte az alattuk elsuhanó talajt, de többet már nem láthattak.

*

— Végeredményben nem tudunk semmit tenni — magyarázta a százados a másodpilótának, miközben elhagyták a rádióközpont sátrát. — Üzenetünk nem sok reményre ad okot azoknak odalenn.

— Minden bizonnyal meg kell várniok annak az oszlopnak a beérkeztét, melynek át kell fésülnie az egész környező terepet.

— Ez csak szóbeszéd! Szükségtelen a valóság rideg számvetésével bebizonyítanom, hogy ez az oszlop valószínüleg nem fog idejében megérkezni. Ha beköszön az esős évszak, a baraktábor csak magára számíthat a sifta-bandák elleni védekezésben...

— Ami lényegében annyit jelent, hogy le kell mondaniok munkájuk folytatásáról, sőt esetleg magáról az életükről...

A százados vont egyet a vállán s indulatát az éppen meggyujtott cigarettájával éreztette:

— Megállapíthattuk, hogy repülőgéppel nem érünk el semmit se. Levethetnénk a bombák tonnáit anélkül, hogy eredménye lenne...

A másik nem felelt és a párbeszéd ezzel befejeződött. A két férfi körül a nagyszerű trópusi éjszaka kezdte árnyait előre vetni. Háttérben szimmetrikus rendben sorakoztak fel a repülőtér sátrai és mögöttük két Caproni, valamint két kis Romeo 37. jelentette a komoly harci értéket. A gépek a rájuk kicsapodó éjjeli harmat következtében az

éppen kelőben levő hold fényében úgy szikráztak, mintha fényes acéllemezzel borították volna be őket. Mindezek az emberi mesterművek azonban egészen belevesztek abba a mérhetetlen látképbe, amelyet a mezők, az erdők és a mögöttük lépcsőzetesen emelkedő halmok szinte végnélküli összessége alkotott. A repülőtéren már megszűnt az élet, mert elég későre járt az idő s még a legmakacsabb énekesek, vagy hazavágyódók is kénytelenek voltak engedni a rájuk nehezedő fáradtságnak és ezért tudott a két tiszt füleihez elérni a távoli dobpergés...

Idegen, kopogásszerű hang volt, hihetetlen gyorsan váltakozó ritmussal, egyre új és mindig gyors; úgy tűnt fel, mintha igen távoli mélységből eredt volna, majd szétterült, közeledni látszott, aztán újra eltávolódott, sőt egészen megszűnt, hogy új életre keljen és megint közeledjék.

— Ez nem természetes hang — susogta a másodpilóta — csakis emberi kéz műve... Valamit közölni akar... Hívjuk ide Bezút, talán megérti.

A másodpilóta végigkutatta a sátrakat és nemsokára visszatért Bezúval, a tábor tolmácsával, jobbanmondva totumfactumával.

— Hallod ezt, Bezú? — kérdi a százados.

— Ez nem természetes hang, ez valamit értésünkre akar adni, nemde?

Az abesszin mosolyra húzta száját és fehér fogsora élénken csillogott a borongó homályban.

— Én tudni már... Nem az első este, hogy hallom... Ez kihívást jelent...

— Kihívást? Kitől?

— Ez a nagydob, amely beszél... azt mondja, hogy Ieamba Quey Ambessá nem fél a tűzokádó sastól... Itt ő az úr és a távoli baraktábor hamarosan érezni fogja fegyvereinek súlyát...

— Ieamba Quey Ambessá? Mintha értenném...

— Azt jelenti, hogy a »Vörös Amba oroszlánja« és közli, hogy nem fél a tűzokádó sastól... tőled, százados...

— Ah, a »Vörös Amba oroszlánja« nem fél a Sastól... Értettem.

A dobpergés belevágott az éjszakába, hol magasan, hol mélyen, hol távolról, másszor közelről... Szinte a végtelenségig ismétlődött, mint a »sinus görbe«, büszkén, kihívóan. És a fűből, bozótból, szakadékokból, kőomlásokból egész tenger állt a számtalan hang és a büntető szuronyok között, egy tenger, amely talán áthághatatlan...

— Va bene... Buonanotte — mormogta elgondolkozva a százados.

Bezú szinte érthetetlen fürgeséggel tűnt el. A másodpilóta is visszavonult sátrába, majd a magáramaradt százados is megindult néhány perc mulva sátra felé.

*

— Jól fog-e Romeodnak a fékje, főhadnagy?

— Tökéletesen, százados. De egyébként nincs szükség reá, annyi hely áll itt rendelkezésre a kifutáshoz...

— Csak annyit szerettem volna tudni, hogy bízhatom-e bennük... főhadnagy. Ha így áll a dolog, úgy ma a te Romeoddal indulok...

— Az én gépemmel fog indulni és kivel?

— Egyedül...

A százados nyilvánvalóan saját maga akart valamit végrehajtani, de senki sem tudta szándékát kitalálni. Egyedül szállt be a repülőtérhez utalt felderítő különítmény egyik Romeo 37. gépébe és teljes gázzal északi irányba repült oly alacsonyan, hogy szinte surolta a fák koronáját. Gyors, de nyugodt repülés volt. Az előtte álló utat — a tegnapit — most már ismerte. Kétórai repülés után az erdők végtelen tengeréből a Vörös Amba jellegzetes orma rajzolódott ki a láthatárra s újabb húsz perc mulva a Romeo már a csúcs felett keringett. Az első lövések elhangzottak, a fürge kétfedelű fogadására, a százados azonban ügyet sem vetett rájuk és gondosan tanulmányozta a terepet.

Nem csalódtam — mormogott fogai között. — A tetőfensík méretei elegendők és úgy látszik eléggé síma is... A leszállást a lejt ellenében hajtom majd végre... igaz, hogy nem hosszabb hatvan-hetven méternél, de majd jól kézbeveszem a fékeket. És majd megmutatom annak a kóc-oroszlánnak, hogy mennyit ér egy sas... az aranysas.

Az Amba egész környékét ellepte a puskaropogás és a lövedékek sivítása bele-bele vágott a kevés gázzal járatott motor egyhangú búgásába. A Romeo bukófordulóval visszatért, a százados egészen levette a gázt és az éppen zümmögő légcsavarral siklani kezdett ama kis kopasz, síma térség felé, amely az Ambát koronázta. A puskaropogás elhallgatott, annyira érthetetlen volt a sifták előtt ez a mozdulat; mit is csinál most ez a fémsas? Néhány másodperc mulva azonban már mindnyájuk előtt nyilvánvalóvá vált; a Romeo kerekei a fensíkon gördültek — a meredély alacsonyabban fekvő szegélyétől alig egy-két méternyire ért földet, ami igazán az ügyesség netovábbja — és gurulni kezdett az egyenetlen s kis hajlással bíró lejtőn felfelé.

Hatvan méterrel odébb a fensík megszűnt és a sziklaszirt oldala megint majdnem függőlegesen zuhant alá; vajjon meg tud-e állni előbb a könnyű Romeo? A pilóta görcsösen magához húzta a botkormányt és teljes erővel nyomta a kerékfékeket. A farokcsúszó és a kerekek keservesen nyikorogtak a sziklákon, amelyből vöröses porfelhőt csiholtak ki. A gép hevesen hánykódott a reá kényszerített mozgási helyzet miatt: meg-megugrott a fennsík bukkanóin, többször egész vészesen emelte meg a farkát, néha egyenesen azzal fenyegetett, hogy kettészakad és még mindig gurult előre. Tíz méter... hét... négy... három.. Ime, megállott.

A férfi, aki ezt a csodálatos műveletet végrehajtotta, hidegvérrel engedte ki a fékeket, felállott és a hátamegetti üres megfigyelőülésből kiemelte a mozgatható géppuskát; ezután fegyverrel a kezében leugrott a földre. Az amba mély rétegződései megelevenedtek, a belőlük kiáramló benszülöttek gyors ütemben mászták meg a tetőre vezető meredélyeket és nemsokára egész sereg fegyveres csoportosult a fennsíkon, annak ellenkező oldalán, mint ahol a százados állott. Arcukon, a velükszületett érzéketlenség ellenére a meglepetéssel párosult félelem tükröződött vissza. A százados rettenthetetlen bátorsággal feléjük indult:

— Hol van Ieamba Quei Ambessá? — kérdé hangosan azzal a keserűyés hangszínezettel, melyet a hosszas hadjárat alatt sajátított el. — Ha itt van, bújjon elő! Ha pedig nincs itt, mondjátok meg neki, hogy a Sas eljött és hallani akarja, amint legalázatosabban alárendeli magát Itália királyának és Etiópia mindenható császárának!...

Egy férfi széttolta az előtte levő fegyvereseket és előlépett. Még ifjú volt s ha a simmája alól nem tűntek volna elő díszes öltönyei, arcának büszke kifejezése is eléggé sejtette volna benne a főnököt.

— Én vagyok az, aki itt parancsol. Engem neveznek embereim Ieamba Quei Ambessának. Hogyan merészeltél idejönni, egyedül az oroszlán torkába?

— Azért jöttem ide, hogy lássam, miképpen dobod el puskádat és kinyilvánítod alárendelésedet királyomnak, Etiópia császárának — válaszolt megvetéssel a százados.

— Nem félek tőled, hiszen egyedül vagy!...

— Nem vagyok egyedül! Mögöttem áll Európa legerősebb nemzete, amely elűzte császárodat és porba zúzta a legbüszkébb Ras-okat is. Várom alárendelésedet és fegyvered átadását.

— Fegyveremet sose kapod meg, de...

Az abesszin vállához emelte puskáját. A százados csupán csipőjéhez szorította a géppuskát, csövét a főnök felé irányította és a következő pillanatban már meg is nyomta az elsütő billentyűt. Csak pillanatok tört részével előzte meg ellenfelét, de elegendő volt arra, hogy tíz-tizenöt lövést adjon le feléje. Az abesszin megrázkódott, egy pillanatig állva maradt, azután arcra bukott... örökre: a tűzkéve letörte büszkeségét, mely nagyobb volt életénél. A százados még két határozott lépést tett a mozdulatlan és nyilvánvalóan megrökönyödött benszülöttek felé és odakiáltott hozzájuk:

— Ki merészel még ellenszegülni a Sas akaratának? A Vörös Amba Oroszlánja, aki kihívta haragját, itt fekszik lábatok előtt, akarjátok-e követni őt?

Semmi válasz.

— Tegyétek le fegyvereiteket és vigyétek el a tetemet, temessétek el az Amba lábánál. Mától kezdve itt nem lesznek többé sifták.

A benszülöttek tanácstalanul meredtek a valóban égből jött keményhangú, erős férfira. És egyszerre megtörtek. Előbb egy, félénken és szégyenlősen eresztette le fegyverét a földre; tettét néhányan hamarosan követték és a tömegszuggesztió hatása alatt, még azok is pillanatok alatt megváltak fegyverüktől, akik talán lelkük mélyén még most is hűséget éreztek elmúlt főnökük iránt...

A Vörös Amba siftái letették a fegyvert és főnökük tetemét magukkal víve elvonultak.

A százados, miután meggyőződött biztonságáról, visszatért mozdulatlan gépéhez, a géppuskát helyére tette és a gépből jelzővásznakat vett elő. Ezeket úgy fektette ki a fensíkra, hogy az alábbi jelzést adják: »Nincs veszély. Szállítsatok ide mindent, mert itt maradok.«

A Vörös Amba Oroszlán-jának története ezzel véget ért és az elveszettnek hitt baraktábor újra nekifoghatott, hogy messzi erdőségekben utat törjön a civilizációnak.

Nagy Béla százados

Könyvkiadványaink























MEGRENDELHETŐK A MAGYAR REPÜLŐ SAJTÓVÁLLALAT KÖNYVOSZTÁLYÁN. — RÉSZLETRE AZ EGÉSZ SOROZATOT SZÁLLÍTJA A REPÜLŐSAJTÓ PROPAGANDA OSZTÁLYA: BUDAPEST, RÓZSA-UTCA 111. AZ 1. SZ. KÖTET ÁRA 20 PENGŐ, A TÖBBIEKÉ KÖTETENKÉNT 8 PENGŐ

VILLÁMVESZÉLY A REPÜLÉSBEN

Eléggé gyakoriak, főleg a nyári, zivataros időkben, azok a hírek, amelyek egy-egy repülőgép villámcsapással való sújtásáról számolnak „be. Éppen ennek köszönhető, hogy külföldi repülésügyi körökben beható vizsgálat tárgyává tették a repülőgép villámveszélyének kérdését és szükséges elővigyázatossági rendszabályokat és berendezéseket. Ezeket foglaljuk össze a következőkben.

Mindenekelőtt ismerjük meg magát a villámot. Általános jellemzőit ma már megiehetős pontossággal meghatározták. Ismerjük az áram erősségét, a kisülés időtartamát s a feszültségi grádienst is. Általában a villám áramának erőssége 20.000 és 200.000 Ampére között változik, a kisülés (villám) időtartama 10 és 50 mikromásodperc (milliomod másodperc) határok között változik, míg a feszültségi grádiens 1000 Volt centiméterenként (100.000 Volt (méter.). A villám többi jellemző adatát ennyire egyértelműleg nem lehet meghatározni annak ellenére, hogy zivatarok tízezreit tették rendszeres kutatás tárgyává tudósok. Mégis lehetséges volt még néhány szabály felállítása ezek között a fontosabbak:

a) a felhalmozódott elektromos töltés kisülése felhő és felhő vagy felhő és föld között történik. Az utóbbiak a gyakoribbak.

b) az erős villámlással többnyire erős konvekciós hőáramlás is jár együtt s a szinte forrásban levő vízzel zuhogó zivatarból kapjuk a legerősebb villámokat.

c) a villámlás középpontja az esőfront közvetlen előterében van.

d) a felhő lábánál nagyobb a térintenzitás, mint a talajnál

Valószínűtlen a villámtelitalálat.

A repülőgépet sohasem éri villámtelitalálat olyan értelemben, hogy a kisülés a felhő és a repülőgép vagy a repülőgép és a föld között történnék. Oka ennek, hogy a repülőgép elektromos kapacitása elégtelen ahhoz, hogy megfelelő nagyságú elektromos töltés gyüljék össze rajta. Mindenesetre lehet a repülőgép a villám útjának egy része akár felhő és felhő, akár felhő és föld között. Mivel a fémrepülőgép jó vezető, a villám inkább megy a gépen keresztül, mint azonos távolságnyi levegőn át. Ennyiben »vonzza« a gép a villámot. Hogy e vonzás mértéke milyen kicsiny, meggondolható ha figyelembe vesszük, ha mondjuk 1 km hosszú villám esetében a gép hossza az egész útnak legfeljebb 2—3%-a. Igy a villám aligha fog kitérni útjából, csak hogy a jóvezető repülőgépen áthaladhasson.

Következik mindebből s igazolja a tapasztalat, hogy annak a valószínűsége, hogy a gépet villámcsapás éri, a gép nagyságától függ. Nagy kormányozható léghajókat sokkal gyakrabban ér villámcsapás, mint repülőgépeket. Ugyancsak ebből következik, hogy a villámcsapás valószínüleg a gép legnagyobb méretei irányában, tehát orrtól törzsvégig vagy szárnyvégtől szárnyvégig terjed tova. A térintenzitás nagyobb lesz az éles sarkokban és csúcsokban, mint lekerekített felületeken vagy síklapokon. A villámveszély egyes részleteit is behatóan tanulmányozták s itt az eredmény a következő·

Az üzemanyag gyulladási veszélye

A legtöbb mai gép (pl. a vizsgált DC. 2.) üzemanyagtankjai villámtűzveszély szempontjából ideális helyen vannak. Ismerve a villám haladási irányát (szárnyvég-szárnyvég vagy orr-farok) az ív becsapódási pontja távol esik az üzemanyagtartálytól. S még ha a tank közelében is csapna be a villám, ez teljesen fémbe van ágyazva. Igy a külső fémlemez veszi fel az elektromos ívet a becsapás helyén s az áram a külső lemezben is terjed tova s nem az üzemanyagtartályban. Az üzemanyagtartályokat ezért gondosan árnyékolni és szigetelni kell a gép többi fémrészéhez képest, hogy így megakadályozzuk túlságosan nagy indukált feszültség keletkezését.

A benzingőz gyulladási veszélye.

Noha az előbb elmondottak értelmében igen valószínűtlen, hogy villámcsapás érje a gépet a tartályok közelében, ha mégis a csapás eredménye a tartály közelében a gép fémrészeinek égése lenne, ez veszélyeztetné az egész gépet a benzingőzök gyúlékonysága miatt. (Különösen ha a lobbanékony keverék van a benzin felett). A benzingőzök eltávolítására tehát gondot kell fordítani. Kétszeres vastagságú fémlemezburkolat a tartályok körül főleg az új gépeken ajánlatos.

A gép szerkezeti részei és a kormányhuzalok olvadási veszélye.

Noha igen nagy áramerősségű áram van jelen (300.000 Amp.), hatási ideje oly rövid, hogy olvadási veszély nem áll fenn. A gép kiváló vezető s ennyi ideig kibírja az áramot. Csupán egészen vékony rézdrótok olvadtak ki az eddig villámcsapás sujtotta gépeken, hosszú éves üzemek alatt. A nagyobb vezetőrészeken csupán az ív becsapódásának helyén várható kis helyi olvadás. A forgalmi gépeken alkalmazott kormányhuzalok vastagsága nagyobb, mint hogy olvadás veszélye állna be s emellett e huzalok védve is vannak, mivel a fémtörzs belsejében haladnak. Emellett még árnyékolva is vannak a gép többi részéhez. Ez fontos is.

A korszerű fémépítésü gép, belül vezetett kormányhuzalaival ideális villámvédelmet ad. A faépítésű gép nagy ellenállásánál fogva sokkal veszélyesebb, mivel a fa nagy ellenállása nagy Ohm-hőt fejleszt, ez a fa sejtszerkezetében a bezárt gáz kiterjedését okozza, ami olyas féle »robbanás«-hoz vezethet, mint a villámsujtotta távirópóznánál.

Forgórészek, csapágyak, stb. veszélyeztetettsége.

Eredetileg feltételezték, hogy a csapágyfelületeken kiégés áll be nagyobb ellenállásuk következtében. Mesterséges villámkísérletekben, mikor nagy töltés sült ki a motor felé s haladt át a csapágyakon, semmi baj nem történt. Egy esetben, mikor valódi villámcsapás érte a légcsavart, csapágyazása nem szenvedett sérülést. Valószínű, hogy a több, párhuzamosan kapcsolódott vezetőkör elégséges a baj megakadályozására. A kormányfelületek csapjait jól kell szigetelni, amennyiben nincs elégséges kis ellenállású vezető a környezetben.

Motorgyujtási zavarok lehetősége.

Valószínű, hogy a motort érő villámcsapás a gyujtási rendszert is sujtja vagy legalább is nagy feszültséget indukál a gyujtás huzalaiban. Az Ohio Insulator Co. végzett kísérleteket erre vonatkozólag és közvetlen villámcsapás érte a gyujtás huzalait. Pillanatnyilag kihagyott a gyujtás, legalább is egy hengerben, de nem sikerült teljes gyujtási zavart elérni. Vannak példák erre a gyakorlatban is, mikor a gép motorjainak gyujtása egy pillanatra kihagyott, de azonnal ismét működésbe kezdett. Ilyenirányú zavarról döntő kihatással nem tudunk. Különösen árnyékolt gyujtási rendszereknél nem lehet baj.

A gépben ülők veszélyeztetettsége.

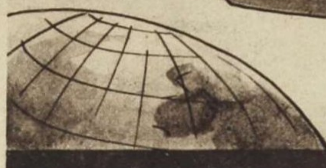
Nyilvánvaló, hogy a villámsujtotta fémrepülőgép belsejében ülők teljesen védettek minden áramütéstől. Lehetséges, hogy az elektromágneses vagy elektrosztatikus mezők összeomlása a törzsben áramot indukál, de ennek hatása nem lehet komoly. Mesterséges villámkísérleteknél az elektródákban elhelyezett kísérletezők voltak a legbiztonságosabb helyen!

A gépet érő vagy közelében haladó villám olyan nagy fényt idézhet elő, ami pillanatnyilag látási zavart idézhet elő a pilótánál. Különösen éjjel lehetséges ez, mikor az iris amúgy is erősen tágult. Az ülés ablakainak üvege a szemre ártalmas ibolyántúli sugarakat is kiszűri. A villámsujtotta gépek vezetőinek elbeszélésében gyakran szereplő tűzgolyók stb. inkább pillanatnyi optikai képzelődés eredményei. A villámcsapással együtt járó erős hang és nyomáshullámok is káros hatással lehetnek. Mindenesetre léggömbösök minden káros hatás nélkül értek meg olyan eseteket is, mikor 50 cm távolságban haladt el tőlük a villám.

Hirtelen légnyomásváltozások okozta bajok.

A tapasztalat szerint a villám okozta légnyomáshullám nem nagyobb, mint a rendes repülés közben tapasztalt széllökések. Valószínűleg a villámtól eredinek azok a »hatalmas böék«-k is, amelyek a villámsujtotta gépek vezetőinek jelentésében a becsapás pillanatában szerepelnek.

(Folytatása a 18. oldalon.)

REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS, LÉGÜGYI POLITIKA

Göring Hermann, a Német Birodalom tábornagya, légügyi minisztere és légi erőinek parancsnoka január 12-én töltötte be életének 50-ik esztendejét.

Jóllehet kortársai vagyunk és életének történelemalkotó mozzanatai előttünk játszódtak le, mégis úgy tűnik fel, mintha alakja egyenesen az ősgermán hősi époszból lépett volna át a valóságba. Szinte megtestesült benne mindaz a tulajdonság, amely egy nagy nép elképzelésében a nemzeti hőst érzékelteti: az elszánt bátorság, a felelősségérzet és a határozottság, a fáradhatatlan alkotóerő s az emberfeletti erőfeszítéseket jutalmazó siker. Mindamellett nem hiányoznak belőle azok az emberi vonások sem, amelyek alakját a tömeglélekhez közelebb viszik és egyéniségét közvetlenné teszik.

Nemzete rajong érte és méltán, nemcsak azért, mert a világ legerősebb légiflottájával ajándékozta meg a Német Birodalmat, nemcsak amiatt, mert életre hívott egy olyan ipari és gazdasági rendszert és szervezetet, amely alapot szolgáltatott a katonai sikerek hosszú láncolatához, hanem azért is, mert egy új germán eszményt lát benne, aki félelmetes fegyvert kovácsolt az anyaföld ércéből, hogy jármába fogva a felhőket, seregei élén győzelemre vezesse az eszmét, amelynek szolgálatába szegődött...

Életének félszázados fordulóján a magyar repülők is ünneplik *Göring* tábornagyot.

*

Pierre Cot is lehetetlennek tartja az amerikai légierők villámgyors felduzzasztását. Pierre *Cot*, a francia népfront volt légügyi minisztere az összeomlás óta az Egyesült Államokban keresett menedéket, ahol most az egyik egyetemen előadásokat tart.

Az amerikai szenátus hadügyi szakbizottsága kérdést intézett a volt francia miniszterhez: lehetségesnek tartja-e — hazai tapasztalatai alapján —, hogy az amerikai hadsereg a légierőkkel együtt 1943. év végére 7,500 000 főnyi létszámra emeltessék. *Cot* a szenátusnak — a svájci *Interavia* szerint — olyan felvilágosítást adott, amely e programm keresztülvihetőségét kiképzési és felszerelési szempontból ily rövid idő alatt lehetetlennek tartja. Érveit azzal támasztotta alá, hogy a francia hadsereg is túlnagy keretre volt felépítve s így e bő kereteket Franciaország ipari felkészültsége mellett nem lehetett megfelelő felszereléssel ellátni.

Noha Franciaország 110 hadosztályt állított szembe a német támadást végrehajtó 165 hadosztállyal szemben, a francia hadsereg felszerelése és gépesítése messze elmaradt a német hadsereg felszerelése mögött. *Pierre Cot* ebben látja a francia összeomlás egyik főokát.

A volt légügyi miniszter a francia légierők helyzetét természetszerűen igyekszik viszonylag kedvező színben feltüntetni és azt állítja, hogy a franciák 2000 első vonalbeli repülőgépet tudtak kiállítani a német támadást végrehajtó 7000 repülőgéppel szemben, sőt emögött még 5800 gépből álló tartalék is volt. Azóta azonban egyéb, hiteles forrásokból kiderült már, hogy ezek a számok a mesék világába tartoztak és Franciaország csak néhány száz arcvonalszolgálatra alkalmas repülőgéppel rendelkezett.

Minőségi szempontból a francia gépanyag — *Cot* szerint — 7%-kal volt alárendeltebb a német gépanyaggal szemben, de az ipar termelési képessége csak negyedrésze volt a német ipar kapacitásának.

Az »*Interavia*« francia forrásokra hivatkozva azt állítja, hogy az amerikai haderőnek 750 000 embere van a tengeren túl. Ezek közül 200.000 fő van Angliában és Island-szigetén, 85.000 fő Ausztráliában és környékén, 95.000 fő a Panama-csatorna környékén, 75.000 fő a Hawaii-szigeteken és talán 120.000 ember Észak-Afrikában. Ugyanez a forrás rámutat azokra a nehézségekre is, amelyekkel ily nagy hadsereg utánpótlásának biztosítása együttjár s az óriási hajótérre, amely ennek lebonyolításához szükséges.

Az amerikai légierők parancsnoka 1942 december elején azt állította, hogy az amerikai hadsereg légierői több mint egy millió főre rúgnak. Arról azonban nem tett említést, hogy ennek a tekintélyes létszámnak mekkora töredéke van megfelelően kiképezve, ami sokkal nehezebb probléma, mint behívni egy millió embert.

*

Brett amerikai repülőaltábornagy, aki a közelmultban az Ausztráliában működő amerikai légierők parancsnoka volt, átvette a Karaibi-tengernél a légi, a szárazföldi és a tengeri erők parancsnokságát. A Panama-csatorna környékének védelme szintén a hatáskörébe tartozik.

Nem az első eset, hogy Amerikában vegyes seregrészeket *repülő*-tisztnek rendelnek alá. *Andrews* repülőaltábornagyot a középkeleti amerikai haderő parancsnokságával bízták meg.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HÍREK

Ellentétek az angol repülőiparban. Lord Sempill az angol felsőházban szóvátette, hogy Nagybritannia öt repülőgépgyárának vezetésében súlyos ellentétek támadtak amiatt, mert *a műszaki érdekeket alárendelték a kapitalizmus érdekeinek.* Különösen a *Bristol*-gyárban nyilvánultak meg ilyesféle törekvések, de más vállalatoknál is. A *De Havilland*-gyár és a *Short*-cég a sajtóban tiltakozását jelentette be a felsőházi tárgyaláson felmerült állításokkal szemben, míg a *Fairey*-repülőgépgyár és a *Napier*-motorgyár egyelőre nem foglalt állást. Az utóbbinál azonban az is alátámasztotta Sempill lord állításait, hogy a részvények nagy részét — valószínűleg a repülő iparügyi minisztérium kívánságára — egy elektromos érdekcsoport — az *English Electric Co.* vette át és az igazgatóságot átalakították.

Sir Stafford *Cripps* repülőiparügyi miniszter is beavatkozott az egyik repülőgépgyárnál kifejezésre jutott ellentétekbe és figyelmeztette a brit repülőipart, hogy az ilyen esetek a közérdekkel ellentétben állnak.

*

A Raták már nagyobbrészt eltűntek a keleti arcvonalról és elfoglalták helyüket az új orosz vadász-egyesülések, amelyek LAGG-3 típusjelzést viselnek. Az »*Interavia*« német és angol forrá-

(*Folytatás a 17 oldalról.*)

A rádiófelszerelés veszélyeztetettsége.

A gép bevonható antennája villamos szempontból meghosszabbítja a gépet s így növeli a villámcsapás valószínűségét. Kis keresztmetszetéből eredő nagy térintenzitása miatt ez fokozott mértékben érvényesül. Másrészt növeli a biztonságot, mivel az ívkeletkezés pontját távolabbra teszi s az erős fénykeletkezést is. Mindenesetre ez az antenna villámcsapás következtében önkremegy. Mivel az antenna feladatánál fogva a géptől el van szigetelve, magát a rádiót a villámcsapás következményeitől nehéz megvédeni. Néhány újabb gépen már biztonsági berendezések is vannak, hogy a rádió kikiüszöbölésével a villámáram közvetlenül az antennából a gép fémszerkezetében haladjon tovább. Magának a rádiónak nincs köze a villámkisülésekhez s így egyáltalában nem befolyásolja a gép veszélyeztetettségét, hogy a rádió be van-e kapcsolva vagy sem. Fejhallgatók viseléséből nem származhatik baj, nagy belső ellenállásuk folytán. Minden esetben az igazolódott, hogy a villám inkább választotta a rövidebb utat, mint a rádiókészüléken át vezető hosszabbat.

Végeredményben tehát megállapíthatjuk, hogy a tisztafémépítésű repülőgép lényegéből kifolyólag erős védelmet ad a villámveszély ellen. Kisebb részletekre kiterjedő figyelmes gondoskodással a villámveszély még jobban csökkenthető. n. e.

sokra hivatkozva azt állítja, hogy az új mélyfedelűt 12 hengeres, folyadékhűtéses motor hajtja, melynek teljesítményét 1200 lóerőre becsülik.

*

Hanna Reitsch német pilótanő megkapta az elsőosztályú német vaskeresztet. Hanna Reitsch repülőkapitány (Flugkapitän) — amint a »Sportflieger« írja — az első német pilótanő, aki ebben a magas kitüntetésben részesült. Életének állandó kockáztatása mellett nagy érdemeket szerzett a német repülőanyag fejlesztése körül.

*

A Róma—Tokio-i repülőút résztvevőinek a Duce személyesen adta át az olasz császár és király magas kitüntetéseit.

*

Teljes üzemben a holland-indiai olajmezők. A japánok által meghódított Holland-India olajmezői a megszállás után hat hónappal már teljes üzemben voltak — jelenti a »Baltimore Sun« című amerikai folyóirat. Jóllehet, Japánnak a háború kitörésekor mintegy 2 millió tonnányi olajtartaléka volt, amellett minden előkészületet megtett arra, hogy az új területeket azonnal kiaknázhassa. A szükséges fúrógépek és tartályhajók a háború kitörésekor már készen állottak az új fúrások megindítására és az olaj elszállítására.

*

Repülőgépkiállítás nyilt meg Tokióban, amelyen a német repülőipar is képviselve volt 100 különféle repülőgépmodellel.

*

Japán bauxittermelése az új területek megszerzésével évi 1 millió tonnára nőtt. Ehhez járul még Észak-Indokínában Dong-Dong vidékének gazdag bauxittelepe, amelynek kiaknázása Japán részére szintén megindult már. Az indokínai bauxit különösen jó minőségű és a telep nagyságát több millió tonnára becsülik.

Japán repülőiparának alumíniumszükségletét tehát bőségesen fedezik a rendelkezésre álló bauxitbányák.

*

Spanyolországban repülőkísérleti intézetet fognak felállítani.

*

Kanadában elkészült az első »Catalina-PBY-5« mintájú vízi repülőgép. A »Sportflieger« ismerteti a »Flight« cikkét, amely szerint a »Cataliná«-kat ezentúl egy nagyobb gyárnál fogják sorozatban gyártani, amely 2500 munkást foglalkoztat. Valószínűleg a Boeing-gyár leányvállalatáról van szó, ahol 55 »Catalina«-mintájú repülőcsónakot rendeltek meg 1940 augusztusában. Állítólag egy keletkanadai gyár is berendezkedik a »Catalina«-k előállítására.

amely partvédelmi célokra szolgál. *A gyártási előkészületekhez két és fél évre volt szükség.*

*

Az amerikai repülőgép- és harckocsigyártás 1942-ben nem érte el a tervezett teljesítményt — mondotta *Roosevelt* egyik januári beszédében.

*

Balbo Italo tábornagy hamvait Ferranában, a San Romano templomban fogják örök nyugovóra helyezni. A templomot ebből a célból restaurálják és átalakítják.

*

Izmet Inönü, Törökország elnökének fia: *Omer,* az egyik török vadászrepülő alakulatnál tölti kötelező katonai szolgálatát. *Kemál* elnök leánya szintén repülő volt.

*

Műselyem — ejtőernyők részére. Japán hadbalépése óta Anglia és az Egyesült Államok a keletázsiai hernyóselyemre nem számíthat s így mesterséges úton kell az ejtőernyők selyemszükségletéről gondoskodnia. Az amerikai Celanese Corp. of America-cégnek sikerült előállítania egy *»fortisan«* nevű műanyagot, amely a *»Sportflieger«* jelentése szerint jobb, mint a hernyóselyem, mert a hernyóselyemből készült ejtőernyő súlyának egy nyolcadából hasonló szilárdságú ejtőernyő gyártható.

*

Az amerikai légierőnél újfajta fűthető ruházatot használnak. Az új ruházat teljesen szabad mozgást enged. A ruházatban négy, egymástól független áramkör van bekapcsolva. Kettő a tulajdonképpeni ruházat részére, egy a kesztyűk részére, egy pedig a cipőknek. A kapcsoló egy közös dobozban van elhelyezve, amelyet az öltözet övére erősítenek. Innen a repülőgép kapcsoló táblájához kábel vezet. A fűthető ruha hőmérsékletét plusz 18 és mínusz 51 Celsius-fok *külső* hőmérséklethez lehet alkalmazni. Az új öltözet könnyebb, mint az eddigi bőrkombiné és anyaga érzéketlen a hőmérsékletemelkedéssel szemben.

*

Havonta 7000 szakmunkást kell leadni az amerikai légierők részére öt kaliforniai repülőgépgyárnak. Ez a rendelet a repülőgépgyárakat nehéz helyzet elé állítja, mert Amerikában egyébként is nagy a szakmunkáshiány.

*

Gördülő röntgen-készüléket rendszeresítettek Amerikában a kényszerleszállást végzett vagy megsérült repülőgépek alkatrészeinek ellenőrzésére. A készülék lehetővé teszi az alkatrészek (légcsavarok, futószerkezet, stb.) megvizsgálását anélkül, hogy ki kellene azokat építeni. A felvétel 1—2 percig, az előhívás a helyszínen 12 percig tart. A készülék 1800 kg-ot nyom, tehát gépkocsira szerelhető. Üzembentartásához egy ember is elég.

*

Robbanó ceruza. A brit légierők a Torino ellen intézett légitámadások alkalmával fémcsöveccskéket is dobáltak le, amelyek robbanó anyagot tartalmaztak. Súlyuk és nagyságuk megfelelt egy iron súlyának és nagyságának. Ezért nevezték el »robbanó ceruzának«. Az olasz légoltalmi szervezetek óva intik a lakosságot a robbanó ceruza megérintésétől.

*

Kanadában megkezdődött a vitorlázórepülőgépgyártás. A De Havilland-gyár konstrukcióit állítják elő.

*

Generátor repülőgépek részére. A pittsburgi Westinghouse Electric-gyár — amint a »Sportflieger« írja — 5700 kilowattos generátort szerkesztett, amely mindössze 19 kg-ot nyom. (A gyár 1936-ban szerkesztett generátora 750 kilowattot teljesített és 14 kg-ot nyomott.)

*

Rezgésvizsgáló készülék. A repülőgépek műszerei, rádióberendezései, kormányberendezései és egyéb készülékei részére rezgésvizsgáló készüléket szerkesztett az amerikai Elviso Products Inc. A készülék percenként 600—1000 rezgési periódussal dolgozik. A vizsgáló asztalt alumíniumból öntötték. Az asztal a vizsgálandó alkatrész megerősítésére több vájatot tartalmaz. A készülék motorral együtt 35 kg-ot nyom.

*

A Wright Cyclone 18-mintájú 18 hengeres kettős csillagmotor körülbelül 2000 lóerőt teljesít. Hengerűrtartalma 55 liter. Súlya: 998 kg. Eddig leginkább csak kísérleti gépekhez került alkalmazásra — úgymint a négymotoros Douglas B-19-ben, a négymotoros Lockheed C-69-ben, a négymotoros Martin »Mars«-távolsági bombázóban, a kétmotoros Boeing »Sea Ranger«-ben és a Consolidated 31-ben. Lehetséges, hogy sorozatgyártására nem is kerül sor, hanem esetleg továbbfejlesztik.

Nagyteljesítményű motor gyanánt helyette inkább a 2000 lóerős Pratt-Whitney Double Wasp-ot használják azokban az újabb repülőgépsárkányokban, amelyek sorozatgyártását már megkezdték. Ez szintén léghűtéses csillagmotor, amelyiknek hengerűrtartalma kb. azonos teljesítmény mellett csak 46 liter.

CSŰRŐLAPOK RÖGZÍTVE

Pár évvel ezelőtt történt, — amikor még mint fiatal tiszt Dunántúl szolgáltam — hogy sürgős jelentést kellett elvinni repülőgépen. Parancsnokomtól azt az utasítást kaptam, hogy gondoskodjam a futárgép előkészítéséről és repülésre készen várjak, amíg a jelentést összeállítják.

*

Átmentem a hangárba és parancsot adtam a hangármesternek a gép kitolására és a motorok bemelegítésére. Ezután az öltözőben fölhúztam bőrruhámat, átnéztem térképeimet és így fölkészülve tértem vissza a parancsnokság épületébe.

A jelentés, — mely részletekre vonatkozó, aprólékos munka volt — igen lassan készült. Türelmetlenül sétáltam le s föl az irodában, majd — amikor már a bőrruha alatt kibirhatatlanná vált a meleg, — a folyosón.

A fali hamutartóban szépen szaporodtak a cigarettacsutkák.

Végre nyilik az ajtó és a segédtiszt átadja a nagy, sárga borítékot. Siető lépteKkel hagyom el a parancsnokság épületét és irányt veszek a hangár felé. Már messziről föltünt, hogy nem hallom a motorok zúgását. Amint belépek a hátsó hangárajtón, látom, hogy a kijelölt gép egyik motorját körülállják a szerelők. Közelebbérve kérdésemre jelentik, hogy a kettes »széria« ejt, valószínüleg »gyertyaschluss« van. Most keresik a rossz gyujtógyertyát, hogy újat rakjanak helyébe.

Türelmetlenül járkáltam ide-oda a hangár előtt. Ilyenkor nincs mit tenni. Bármilyen sürgős is a repülés, rossz motorral indulni nem lehet. Idegesen fujom cigarettám füstjét magam elé. Megnézem az órát, már rég levegőben kellene lennem.

Telefonhoz hívnak.

A vonal másik végéről parancsnokom éles hangját hallom:

— Mi van az indulással? — mért nem indul még a gép?!

Jelentem, hogy motorhiba van és még beletelik pár perc, amíg elindulhatok.

Kattanást hallok... — Parancsnokom bizonyára dühösen lecsapta a hallgatót.

Visszamegyek a hangár elé. Ugy látszik, a szerelők elkészültek a javítással, mert már rakják vissza a motorburkoló lemezeket.

Még egy utolsó szippantás cigarettámból, azután beugrom a pilótaülésbe, a szerelők félreállnak és a légcsavarok egy-két lassú fordulat után pörögni kezdenek.

Intek, hogy »vegyék el a fékbakkokat«.

A szerelők mutogatnak, hogy »még nem volt motorpróba!«

Türelmetlenül intek vissza, hogy »az most nem fontos, sietnem kell!«

A gép megmozdul. Szabály szerint ki kellene gurulnom az indulási vonalra... »Eh, az most nem fontos, most sietni kell« — mondom magamban és máris előrelököm a gázkarokat. A motorok föl bőgnek, a fordulatszámlálók mutatói kilendülnek és megállnak a 18-as számnál. — »Jók a motorok«, — állapítom meg magamban...

Még egy enyhe zökkenés és a gép emelkedik. A föld mind mélyebben alám kerül...

De mi történt ezzel a géppel?! — Hirtelen különös érzés fog el...

A jobb szárny lomhán süllyedni kezd s a gép mind erősebben a jobboldalára dől. — Teljes erővel nekifeszülök a kormánynak, de a merev csürőlapok nem mozdulnak!

Átvillan agyamon, hogy a nagy sietségben a szerelők elfelejthették kicsavarni a csürőrögzítő rúdakat!

Alig vagyok 20 méteren. — a gép csúszni kezd...

Jeges hideg fut végig a gerincemen. Megbűvölten meresztem szemeimet a részegen tántorgó földre és szinte érezni vélem a reccsenést, amint hátára fordult gépemmel belevágódok a szántások közé...

A pillanat ezredrészében fölötlik bennem egy kedves bajtárs emléke, aki pár hónappal korábban zuhant le gépével, mert rögzített csürőkkel startolt...

Ez hatott! — Mint egy elektromos ütésre elevenednek meg görcsbefeszült tagjaim és az életösztön fanatikus talélékonyságával — szinte öntudatlanul — lekapom a bal motor gázkarját...

Már alig vagyok pár méterre a földtől...

A bal motor zúgása hirtelen elhallgat s a már majdnem teljesen oldalára billent gép lassan visszasüllyeszti fölágaskodó balszárnyát...

Föllélegzem.

Tekintetem a mellettem ülő megfigyelő hamuszürke arcára esik...

»Megijedtél!!« — kiáltok rá biztatóan és közben érzem, hogy az én szívem is a torkomban dobog.

*

Ezután a két motor gázkarjával »játszva« sikerült egyensúlyban tartanom a gépet. Óvatosan visszafordultam és leszálltam.

A szerelők kicsavarták a csürőrögzítőket és mielőtt ismét elindulhattam volna, a hangármester, — a vén róka — kedveskedő mosollyal hajolt fülemhez: »Sohase tessék sietni, hadnagy úr...«

vitéz Járomy Árpád százados



A MSrE mozgalmas munkaéve legeredményesebb havi „mérlege"



Még le sem zártuk a 42-es év eredményeit, már készülődünk a következő évre. »Csak le ne tiltsák a távrepülést, akkor az idén, na de az idén, igazán megcsinálom az »Aranykoszorút«. »Azt én is megcsinálom, de előbb januárban még távrepülök egyet; biztos lehet télen is, csak meg kell próbálni. »Ha a nap süt, akkor van thermik.«

Ilyeneket és hasonlókat hall az ember, ha bemegy a Műegyetemre az »Egyesületbe«. Kint csunya ködös idő van, repülni nem lehet, előszedem a havi jelentéseket és nézegetem őket. Állítólag napi 21 óra repült idő, lehetséges ez? Miért ne, sőt remélem, jövőre azt mondhatjuk, hogy napi 32 órát repültünk. Vagy csak 24 óra van egy napban?

Fiúk! Mennyit is repültünk júliusban vitorlázógéppel? Valaki épp az évi eredményeket állítja össze. Júliusban... kérlek... 374 h 39 percet. Na, de így nem jön ki a napi 21 óra — mondom. — Ja, ehhez hozzáadtuk a motorost is, 276 órát, hisz ez is repülés. Jó, jó, nézzük csak, ez összesen 650 óra 39 perc, tehát elosztom 31-gyel, az 21 óra és valami, szóval igaz. Minket azonban csak a vitorlázó érdekel, hisz a hónap felét így is »csúzliban« éltük le. Hát még, ha a Cimbora-startokat az oktat-nak is beirtuk volna — az is lenne még vagy 60 óra, — na, de legyünk nagylelkűek, vitorlázásra így is marad napi 12 óra. Jól megfeleztük a napot ugye? Napi 12 óra vitorlázás és 12 óra motoros, így rendelte a repülő »Doki«. A motorossal egy kis baj volt, na meg az benzint is fogyaszt s így csak napi 9 lett, de ez most úgysem érdekes. No, de hagyjuk a »matematikát«! Az írás beszél.

A nyár folyamán két helyen tartottunk tábort, a Hármashatárhegyen a kezdőt és Érden a vontatót. A hegyi tábort június 15-től szeptember 1-ig Nagy Hugó vezette nagy lelkesedéssel és gyakorlattal. Csináltak is 11 A, 5 B és 10 C vizsgát. Szép eredmény ez is, de Hugó mindjárt élénken tiltakozik, hogy ez nem reális, mert a vizsgák nagy része augusztusban volt, és ebben igaza is van, hisz az egész tábor eredményeit kellene nézni. Vigasztalom, hogy most csak júliusról számolhatok be és majd az érdi kárpótolja az eredményeket.

Itt Bollmann Béla vezető oktató és Vojnich Pál oktató vezetésével repülőgépvontatásos kiképzést tartottunk július 1-től augusztus 3-ig. Az eredmény 1 szakszolgálati. Szücs Dénes és Bánsághi Tibor pedig megszerezték az ezüstkoszorús teljesítményjelvényt.

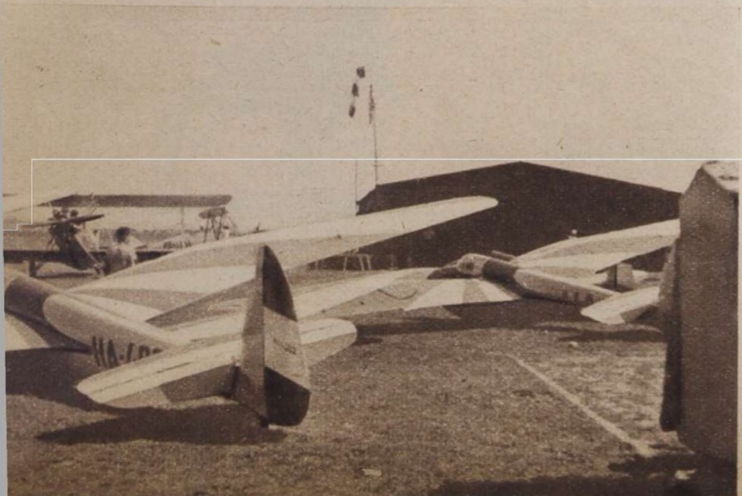
Reggel 6-kor kezdtük az iskolát Cimborával és Pilissel, délfelé, ha jó termikek voltak, kitoltuk az M 22-est s vagy elmentünk távra, vagy a napi termikelésünket végeztük el, hogy délután és este azután tovább iskolázzunk. Bizony a »paradicsommadár« is megirigyelhetett bennünket. Mert aki reggel Cimborában oktatott, délben termikelt, este pedig vontatott. Néha azért kitoltuk a HA-RAG-ot is egy kis műrepülésre, elvégre az embernek pihenni is kell.

És hogy teljes legyen a kép, nem hallgathatom el, hogy a tábor kedvence »Ignác, a vontatópilóta« volt. Ő vontatott a legszorgalmasabban, este alig akart kiszállni a HD-ből. Kilétét nem merem elárulni, csak annyit mondok róla, hogy ha láttuk a HD-t üresen elstartolni, akkor mindnyájan tudtuk, hogy »Ignác« van benne »valahol«.

De ne szaporitsuk tovább a szót, itt a táblázat, mely a júliusi teljesitményrepüléseket tartalmazza, még a végén valaki meggyanusit, hogy sok a szöveg, dehát »Sose repülünk«!

(Vojnich Pál)

Érdi csendélet



„Ignác" indulni akar



Július hó	Név	Honnan-hová	Gép typ.	Táv km.	Kiért. magas.	Absz. magas.	Idő	Megjegyzés
1.	Nagy Hugó	Hármashh—Nagyvárad	M22	228	1518	2010	5^h 36'	célrep !
5.	Bánsági Tibor	Érd—Dinnyés	Pilis	—	1351	1718	2^h 12'	
5.	Tátraaljai Endre	Érd—Lepsény	M22	67	1708	2076	2^h 34'	
7.	Balázs Andor	Érd—Tornóc	M22	115	1481	2104	3^h 24'	
7.	Auguszt Lajos	Érd	M22	—	1106	1892	1^h 38'	
7.	Szij Károly	Érd	Pilis	—	1549	2027	1^h 09'	
8.	Lenkei Antal	Érd	M22	—	1320	1676	2^h 23'	
8.	Várdai István	Érd	Pilis	—	1220	1605	1^h 15'	
9.	Vojnich Pál	Érd	M22	—	1072	1586	2^h 37'	
9.	Auguszt Lajos	Érd	M22	—	1030	1395	2^h 40'	
10.	Auguszt Lajos	Érd	M22	—	1018	1383	2^h 30'	
10.	Balázs Andor	Érd—Tornalja	M22	156	3642	3933	4^h 50'	célrep !
12.	Szűcs Dénes	Érd—Cegléd	M22	75	1284	2020	1^h 33'	
12.	Sóváry Gyula	Érd—Szolnok	M22	96	2214	2668	2^h 40'	
12.	Vojnich Pál	Érd—Öregcsertő	M22	98	2187	2669	4^h 50'	
12.	Bolmann Béla	Érd—Kőrösgyéres	M22	216	1958	2331	4^h 30'	irányrep !
12.	v. Járomy Árpád	Érd—Hármashatárhegy	Pilis	—	1160	—	2^h 34'	
14.	Bánsági Tibor	Érd—Tiszakürt	M22	104	1665	—	3^h 48'	
14.	Lenkei Antal	Érd	M22	—	1118	1355	1^h 05'	
14.	v. Járomi Árpád	Érd—Hármashatárhegy	Pilis	—	—	—	6^h	
15.	Bolmann Béla	Érd	M22	—	1590	2107	1^h 44'	
15.	Tátraaljai Endre	Érd—Zagyvarékás	M22	9	1730	2063	1^h 58'	
17.	Rózsa Ferenc	Érd	Pilis	—	1666	2022	1^h 50'	
17.	Nagy Hugó	Hármashátárhegy—Érd	M22	—	1158	1598	1^h 03'	
17.	Vojnich Pál	Érd	M22	—	1590	2272	1^h	
18.	Vojnich Pál	Érd—Pásztó	M22	85	1506	2117	2^h 06'	
18.	Nagy Hugó	Érd—Felnémet	M22	126	2219	2830	3^h 18'	
22.	Várdai István	Hármashatárhegy	M22	—	—	—	5^h 32'	
23.	Tasnádi László	Érd—Nyiregyháza	Nemere	220	1773	2345	3^h 18'	célrep !
27.	Tasnádi László	Érd—Szolnok	„	96	1753	2000	5^h 40'	
28.	Tasnádi László	Érd—Szentes	M22	127	2717	3153	2^h 09'	célrep !
28.	Schweitzer Gyula	Hármashatárhegy	M22	—	—	—	5^h 40'	
30.	Tasnádi László	Érd—Borsaújfalu	M22	352	1417	1864	6^h 45'	irányrep ! Magy. rek.
30.	Bolmann Béla	Érd—Élesd	Nemere	263	1327	1787	4^h 59'	irányrep !
31.	Vojnich Pál	Érd—Szabadka, Palicsfürdő	M22	158	1584	2027	4^h 35'	célrep !

Amikor a Zeppelin akart beleszólni az afrikai harcokba

Pontosan 25 évvel ezelőtt, 1917 október—novemberében történt, hogy a Német-Kelet-Afrikában harcoló német csapatok helyzete aggasztó mértékben megrosszabbodott. Lettow-Vorbeck maroknyi szabadcsapatát a sokszoros túlerő mind szűkebb területre szorította össze. A kinin, mely nélkül Kelet-Afrikában élni nem lehet, már régen elfogyott, az élelmiszerkészletek kimerülőben voltak és a lőszerhiány is olyan katasztrófálissá vált, hogy az ágyúkat a levegőbe kellett röpíteni.

Ebben a szorongatott helyzetben Zupitza professzornak, az egykori keletafrikai trópusi orvosnak az az ötlet jutott az eszébe, hogy blokádtörőül használt Zeppelinnel kellene Kelet-Afrikába utánpótlást küldeni. 1917 júliusában egy léghajó már 100 órát körözött a levegőben, úgyhogy az akkori 70 kilométeres óránkénti sebesség mellett a 6000 kilométeres távolság megtétele nem látszott lehetetlennek. A gondolat elől a német vezérkar sem zárkózott el és Bockholt kapitány vezetésével az »L 57« jelzésű léghajót bocsátotta az expedició céljaira. A vállalkozás azonban nem jó előjelek között indult meg. Az »L 57« már a Balkán felé való útjában felrobbant. Ez a szerencsétlenség azonban nem vette kedvét a vakmerő kisérlet szervezőinek és a következő próbálkozást csak annál nagyobb alapossággal készítették elő.

A következő Zeppelint, az »L 59«-et, a szokásosnál 30 méterrel hosszabbra építették és olyan alkatrészekből állították össze, melyeknek az afrikai hadtest a legkülönbözőbb módokon vehette hasznát. A burkolatból sátrakat, trópusi egyenruhákat és kötszereket, a gázcellák anyagából vízhatlan hálózsákokat lehetett készíteni, a fémvázból barakkvázakat és egy szabályszerű szikratávíróállomást lehetett felépíteni. A szikratávíróállomás áramellátásáról a léghajó öt 250 lóerős motorja gondoskodott volna. Ezenkívül a léghajó 50.000 kilogramm hasznos terhet vitt magával: többek között 300.000 töltényt, 30 géppuskát, 60 zsák kötszert, 22.000 kilogramm benzint és 1500 kilogramm olajat. Az »L 59« 22 főből álló személyzetével Berlin—Spandauból 28 óra alatt ért a bulgáriai Jamboliba, az afrikai út kiindulóállomására. Egy sikertelen kísérlet után november 22-én végre sikerült kedvező időjárást kifogni és a blokádtörő Zeppelin útjára indult.

A Márvány-tenger, az Égei-tenger és a Földközi-tenger átrepülése után Sollumon keresztül november 23-án a léghajó minden baj nélkül elérkezett Szudán fővárosába Khartum fölé. Még 3000 kilométer volt hátra, amikor Berlinből szikratáviróadás érkezett, hogy angol jelentések szerint Lettow-Vorbeck szabadcsapatai kénytelenek voltak Portugál-Kelet-Afrikába visszavonulni, a német csapatok elérésére tehát nincsen már kilátás. Bocholt kapitány nehéz szívvel volt kénytelen a visszahívó parancsnak engedelmeskedni és hosszú cikk-cakkos utazás után a Földközi-tengeren állomásozó angol hadihajók fényszóróit ügyesen kikerülve, november 29-én Jamboli kikötőjében ismét partraszállott. A léghajó 96 óra alatt 6757 kilométeres útat tett meg és még két és félnapra elegendő üzemanyaga volt, ha tehát a túlzott angol jelentéseken alapuló parancs vissza nem hívta volna, célját könnyen elérhette volna.

Sok más vakmerő út után az »L 59« 1918 április 7-én egy Málta ellen intézett támadás alkalmával égve lezuhant. Bockholt kapitány vitéz legénységével az Otrantói-szorosban lelte halálát.

Kajdy Luca



AZ EZÜSTKONDOR NEM VÁLASZOL....

(2) *Regény. Írta: N.*

A gépvezetői fülkét a különféle berendezések bonyolult sokasága borította el. Az iránytű, a sebességmérő, a fordulatszámláló, a magasságmérő, a nyomásmérő, az olajhőmérő, a szintmutató, az elfordulásjelző és egyéb, minden komoly repülőgépben használatos műszer mellé különös, óceánközi forgalomra szerkesztett berendezések társultak. Legelsősorban az önműködő gépvezető, az ú. n. autópótlót, azután a rádióiránymérő s a repülőtechnika sok más legújabb vívmánya. Emellett a gépvezetők jóformán minden irányban korlátlan kilátással rendelkeztek.

— Benézek az utasok közé egy pillanatra! — mondta Huber és felkelt.

A repülőgép belseje két emeletre tagozódott, amelyeket lépcső kötött össze. A felső emeleten volt a gépvezető fülke s mögéje sorakozott az útvonalellenőrző tiszt, valamint a rádiós fülkéje. Ezt követte egy hosszú terem, amelynek kétoldalán kényelmes karosszékek álltak az utasok rendelkezésére. Az ülések közt tágas folyosó nyílt a forgalom részére, amely innen az étterembe és a bárba vezetett. Az alsó emeleten a bálófülkék orra, a poggyásztartó és a szerszámkamra talált helyet.

Az utasok majdnem mind a felső teremben tartózkodtak és valószínűleg vidám témáról folyt a beszélgetés, mert hangosan kacagtak, amikor a parancsnok belépett. A hirtelen támadt csöndben Selbius, a híres újságíró, Huber felé fordította mefisztóarcát:

— Igaz-e, parancsnok úr, hogy két nem hétköznapi utasa van gépünknek? Az egyik világszerte ismert művésznő... bocsánat, szenátor úr, de a hölgyeknek elsőbbséget kell adnunk!... és a másik érdemes politikus, nem kevesebb, mint Sven Mersson.

— Nem két, de három a hírességeink száma, ha engedelmével, önt is hozzászámítjuk. Hat hónappal ezelőtt elegendő volt egy szűkszavú ujságcikke arra, hogy valamennyi érdekelt állam kormánya hozzájáruljon annak a légiforgalmi vonalnak a létesítéséhez, amelyről három évig hallani sem akart...

Huber mosolyogva haladt át a nagytermen. Az étterembe nyíló ajtónál a pincérnőbe ütközött, aki itt várt reá. A leány barna színe, mélyen ülő, tüzes fekete szeme szintén spanyol vagy portugál eredetre vallott. Nem csoda, Dél-Amerikába tartottak.

Félrehúzódott, hogy maga előtt engedje a parancsnokot. Huber átlépve a küszöböt, halkan kérdezte:

— Rendben van minden, Lupita?

— Bár látszólag rendben van minden, parancsnok úr, mégis az a benyomásom, hogy valami ellenségeskedés izzik az utasok között. Az idősebb hölgy protestáns missziósnő, aki most tér vissza az indiánok közé és mindjárt az indulásunk után módot talált kifogásainak kitalálására. Egy másik utas pedig folyton nyiltan követelődzik velem szemben.

Huber fagyos mosollyal hallgatta a pincérnő megállapításait. Sohasem kapott kedvet a bizalmaskodásra és meg tudta őrizni alárendeltjeivel szemben a távolságot. Nem úgy, mint Brenz, a rádiótávírász...

— Parancsol valami italt, parancsnok úr? — kérdé Joselito az étterem hátulján lévő bárásztaltól.

— Nem.

Visszafordult. A nagytermen áthaladtában hangos német szót, majd nagy nevetést hallott.

— Hadd mulassanak — gondolta magában.

Az alatt a néhány pillanat alatt is, amelyet az utasok között töltött, megtudta, hogy a társalgás lelke Selbius volt, az ő maróan gúnyos szellemességével, a többiek hangosan felkacagtak kijelentésein, csupán Mersson szenátor nem engedett méltóságteljes magatartásából. Ugy látszik, nem akart leereszkedni a tömeghez és együtt nevetni velük az élet léhaságain.

Huber becsapta maga mögött az ajtót és az útvonalellenőrző tiszt fülkéjébe lépett.

— Olá... Wilmer!

— Parancsára! Ugy látszik, ez alkalommal jó időt fogtunk ki.

— Rá is szolgáltunk, nemde? A legutolsó utunk rettenetes volt... Viharok és állandó ellenszél az egész út alatt, több, mint kétezer tengeri mérföldön át! S emellett még az angolokra is vigyázni... Ha nem lett volna szerencsénk...

— Vagy jobban mondva, egy olyan repülőgépvezetőnk, mint ön!

— Fogd be a szád. Mutasd az időjárásjelentést!

Ezalatt az utasok tovább mulattak Selbius évődésein.

— Álmomban sem hittem volna, hogy annyi év után itt találkozunk! — fordult az újságíró a szenátorhoz, aki csak kénytelen-kelletlen vegyült bele a társalgásba. — Emlékszel még, az iskola padjaiban láttuk egymást utoljára? Egymás mellett ültünk és a pad alatt sokszor oldalba vágtalak, amikor nem voltál hajlandó megmutatni az írásbeli dolgozatodat...

Stella Rayner, aki Selbius mögött ült, ezüstös hangján jóízűen felkacagott. Az ujságíró magasságában, a másik oldalon, Mahler nevű úr foglalt helyet. Ismert gyöngykereskedő volt, busás haszonnal adta tovább áruját. Előtte sem lehetett vajmi nagy tekintélye politikusunknak, mert ő is hangosan adta jelét jókedvének. És még hozzá, nevetésének tárgya éppen előtte ült. Meisson balján, azaz Selbius előtt, Bollsson kisasszony, a gyors- és gépírónő fagyos nyugalmat erőltetett magára. Minthogy feltétlenül hallania kellett az ujságíró éles hangját, nyilvánvalóan csakis főnöke iránti tiszteletből igyekezett komolynak maradni s bizonyára nagy gyötrelmeket állt ki.

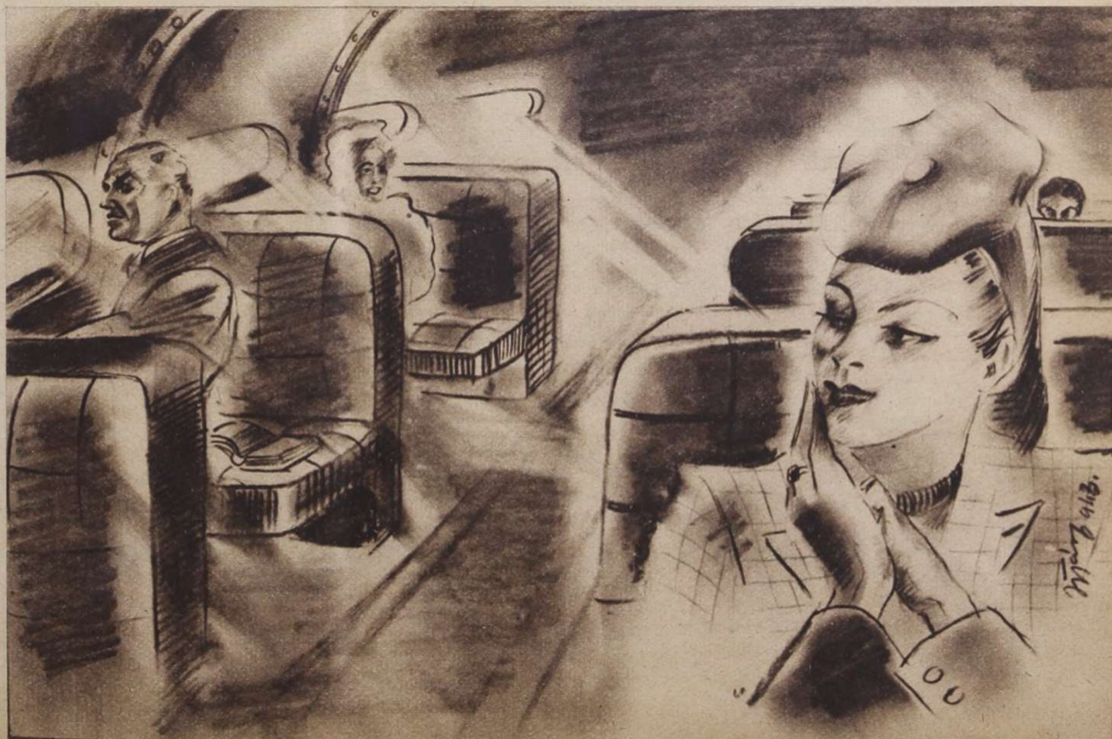
Nem így Peters, a titkár, akinek arcára nyiltan kiült a felháborodás. A tömeg kacajával azonban nem látta célszerűnek szembeszállni s ezért bölcsen hallgatott.

Ő a főnöke előtti széket foglalta el, míg vele egy magasságban, Reimann nevezetű kereskedő temetkezett az ujságba. Ugy tett, mintha teljesen az olvasásnak szentelte volna magát, pedig befelé ő is gúnyosan mosolygott Selbius élcelődésein.

Rayner mögött a gép egyetlen japán utasa ült kifogástalan kék ruhában, félig húnyt szemekkel. A diva jobbján Mortens, az az ifjú foglalt helyet, akit beszélgetéseikor az ellenőr főhadnagynak szólított. Ő sem tartóztatta magát a nevetéstől.

Szegény szenátor, tehát olyan társaságba került, ahol ügyet sem vetettek sem személyére, sem arra az ügyre, amelyet képviselt és Selbius maró gúnyja termékeny talajra talált.

— Azóta nem láttuk egymást, mert te keletre mentél... Emlékszel azonban, úgy-e, még arra az esetre, amikor beárultál bennünket a tanárnak és én Thorneval együtt — bosszúból — kátránnyal feketére mázoltalak s így kellett az utcán végig hazamenned?



— Untat, barátom! — válaszolt Mersson. — Az iskolaévek már a távol ködébe vesztek s azóta úgy ön, mint én, megváltoztunk!

— Persze, persze... Milyen leereszkedve beszélsz is velem? Máris a Svédország jövendő kormányelnöke vagy? Legalább is te azt hiszed, tudom... Remélem azonban, hogy a kegyes sors megóvja ettől a szerencsétlenségtől hazánkat!

— Selbius!

— Ugyan mit mérgelődsz! Kénytelen vagy együtt repülni velem, legalább is Ponta Delgadaig, ahol másik gépre ülhetsz, ha úgy látod jónak!

— Vagy önt szállíttatom ki, mint kellemetlen személyiséget!

— Nem követtem el semmit sem, úgy hiszem. De ha nem is láttalak annyi éven át, hallottam a rólad keringő híreket... Igen, négy évvel ezelőtt történt. Néhány cikkben lerántottam a leplet azokról a szemérmetlen üzelmekről, amelyeket pártod végzett az elektorválasztások alkalmával. Színre hoztam a megvesztegetéseket, a durva megtévesztéseket, feltártam Hyssen botrányát... Emlékszel? Akkor felajánlották nekem a legnagyobb lapkiadócsoport vezérigazgatói tisztjét... mesébeillő fizetéssel. Ezt az ajánlatot te kínáltattad fel nekem sakkfiguráid által, nem igaz? Én azonban visszautasítottam. Edgár Selbius akkor veszi át egy ujság vezetését, amikor jónak látja. Egyelőre azonban többre becsüli a szabadságát. Ez szebb... s nem kötnek szakállkát az álla alá...

Mialatt Mersson és Selbius így csipkelődtek; Mertens és Mahler is parázsul összevesztek. A Stellára féltékeny Mahler piszkálni kezdte Mertens multját. Puskaporos volt a levegő. Mahler félig hangosan próbálta a filmcsillag előtt vetélytársát megszégyeníteni. Ebben az sem zavarta őt, hogy közben felszolgálták a vacsorát. A véletlen pont úgy hozta, hogy Stella, Mertens, Mahler és Reimann kerültek egy asztalhoz. Mahler ismét próbálkozott:

— No és Mertens úr, mi is volt az ön fegyelmetlensége?/ Ha jól emlékszem, ön haditörvényszék elé is került...

Mertens vérlázító nyugalommal válaszolt:

— Még azt fűzhetem hozzá, hogy a pör az elítéltetéssel végződött... Nyolchavi fogházbüntetést kaptam és emellett rangomat vesztettem. S most, ha nem tetszik a személyem, felkelhet és másik asztalhoz ülhet...

Mahler arcát harag pirja öntötte el, kezei ökölbe szorultak. Stella azonban fékezően lépett közbe, megfogta a fiatalember karját és bájosan reá mosolygott:

— Csillapodjék le, barátom. Én semmiesetre sem hagyom itt magát. Tudja, Mahler, Mertens úr már mindent elmondott nekem. Nem említett ugyan részleteket, az igaz, de a dolog lényegét ismerem. S amint látja, én mégis egy asztalhoz ültem vele.

Mahler nagyot nyelt és nem szólt többet.

Fledauer asszony tágranyíit fülekkel figyelt rájuk és odasuttogta asztaltársainak:

— Nem hallják? Veszekszenek!

Stella a helyzetet uraló közömbösséggel folytatta a társalgást:

— Töltsön nekem, Mertens. Kár, hogy Porto Praiába megy! Babelsbergbe kellene jönnie és ott jó filmet lehetne összeállítani az ön esetéből. Mondja csak csinos lány volt azon a yachton?

A fiatalember elpirult.

— Értem, nem akarja elárulni itt. Majd elmeséli máskor nekem.

Joselito mindenki elé nagy kelyhet szolgált fel, amely tele volt felszeletelt és likőrbe áztatott gyümölccsel.

A vacsora befejeződött. Egyesek még az étteremben maradtak feketézni, az utasok nagy része azonban otthagyta az asztalt. Mersson átment a nagyterembe és oda szolgáltatta fel a feketét és a likőröket. Közelében találta Reimannt s mivel a vacsorától megjött a kedve, beszédbe elegyedett vele, az utazást választva beszédtémának. A kereskedő nem kérette magát és örömmel vette fel a társalgás fonalát a politikus-diplomatával.

— Kitűnően megszervezett és vezetett légiforgalom bonyolódik le ezen a vonalon. Bár még sohasem utaztam rajta, már sokat emlegették előttem. Az idő is nagyszerű ebben a hónapban...

— Valóban s ha nem lenne az embernek néhány kellemetlen útitársa, keresve sem kereshetnénk kedvezőbb feltételeket — jegyezte meg a szenátor.

Reimann udvarias mosolyt engedett meg magának.

— Az ujságíróra tetszik célozni? Oh, oly bosszantó, mint a szúnyog...

— Kihasználja, hogy valaha iskolatársak voltunk. Fontos a türelem.

— Az biztos. De ha mindenkivel így tesz, akkor közútálatnak fog örvendeni. Nem mindenki olyan nagylelkű, mint szenátor úr és egy szép napon Selbius úr ragyogó pályafutását valami »véletlen« baleset töri majd ketté.

— Én is erre gondolok! —



mondta Mersson és megelégedése jeléül egy csésze kávéval kínálta meg Reimannt.

Selbius a bárban maradt és a köréje gyűlt kis csoport előtt kemény szavakkal bírálgatta a szenátor politikai módszereit és pártjának célkitűzéseit a nagy fantaszták utópiáihoz hasonlította. Hozzáfűzte, hogy Mersson és »bandá«-ja tiszteletet érdemelne, ha jóhiszeműek lennének, de ők maguk sem tartják be azokat az elveket, amelyeket hirdetnek és az egész színjátékot csak azért rendezik, hogy Mersson beülhessen a miniszterelnöki székbe, szekértolói pedig az államkasszába.

Mahler az egyik sarokban emésztette magát, Stella pedig Mertensszel együtt az ablak mellett váltogatta a likőröket és mindketten jókedvűen nevetgéltek. A fiatalember halkan előadta, mint szakadt le repülés közben a századjától a gyakorlat alatt, hogy üldözőbe vegye azt a yachtot, amelyen akkori menyasszonya kéjutazott. Merészen rácsapott a hajóra, annak kapitányát holtra rémítette, leszállva a hajó mellé, szíve választottját magával vitte.

— Most sem tudom, hogy őrült vagy részeg voltam akkor. Az biztos, hogy operettszerepet játszottam, amely a komoly tiszti hivatással nem egyeztethető össze — vallotta komoly önmegadással az ifjú.

— Őrült! — felelte a díva. — De egy rokonszenves őrült!

Fledauer asszony újra alkalmat talált, hogy megszidhassa a pincérnőt, amit elég nyersen meg is tett. Lupita azonban uralkodott magán és olyan alázatosan kért bocsánatot, hogy a missziósnő még jobban feldühödött.

Közben teljesen besötétedett és az Ezüstkondor kivilágított helyzetlámpákkal repült tovább. Huber átvette a másodpilótától a kormányt:

— Menj enni, Rust! Van valami ujság a rádióban?

— Azonnal megmutatom — válaszolt Brentz, a rádiótávírász, kihajolva fülkéje ajtaján. — Minden rendben, nyugalom úgy az égen, mint az óceánon.

— Ritka nyugodt idő! Sajnos, nem így van az utasok között. Sohasem láttam ilyen szenvedélyes, egymással kötekedő népséget!

(Folytatjuk)

Felvételi tájékoztató

a haderőnkivüli motoros repülőgépvezetői kiképzésre jelentkező ifjak részére

A m. kir. honvéd légierők parancsnoksága a motoros repülőgépvezető (pilóta) személyzet kiegészitését 1943-ban is elsősorban önként jelentkező ifjakból óhajtja biztosítani. Ezért a Magyar Aero Szövetség útján felhívja az ifjúságot, hogy jelentkezzék tényleges katonai szolgálatra repülőgépvezetőnek.

I. Általános tudnivalók.

1. A m. kir. honvéd légierőknél a repülőgépvezetők állományát *a)* a m. kir. »Horthy Miklós« honvéd repülőakadémiára törekvőkből,

b) tartalékos tiszti kiképzésre jogosult jelentkezőkből és

c) legénységi állományba sorolható jelentkezőkből egészítik ki.

Az itt felsorolt jelentkezők részére a tényleges katonai szolgálatot megelőző haderőnkívüli motoros repülőelőképzésben való részvétel kötelező. A m. kir. honvéd légierőknél tehát repülőgépvezető csak az lehet, aki a haderőnkívüli motoros repülőelőképzés során erre való rátermettségét a haderőnkívüli kiképzés során beigazolja.

2. Az előfeltételeknek mindenben megfelelő jelentkezők felvétele a létszámviszonyok mellett elsősorban repülőszakorvosi vizsgálat eredményétől függ.

3. Egyenlő feltételek esetén a felvételnél a motornélküli repülőelőképzésben résztvettek előnyben részesülnek.

II. A m. kir. »Horthy Miklós« honvéd repülőakadémiára törekvők felvétele.

1. A m. kir. »Horthy Miklós« honvéd repülőakadémia teljes ellátást nyujtó. három évfolyamú katonai főiskola. Rendeltetése: a m. kir. honvédség hivatásos repülőtisztjeivé való nevelés és kiképzés.

2. A repülőakadémia első évfolyamába iskolai végzettség szempontjából olyan önként jelentkező ifjak vehetők fel, akiket valamely hazai nyilvános középiskolában tett érettségi vizsga alapján érettnek nyilvánítottak. Életkor szempontjából előreláthatólag 1923., 1924. és 1825. évben született ifjak kérhetik felvételüket. Katonai szolgálatot teljesített ifjak felvételre tekintetbe nem jöhetnek.

3. A repülőakadémia I. és II. évfolyamát a m. kir. honvéd légierők csapatalakulatainál kell eltölteni, a honvédségi törvény szerint előírt karpaszományos szolgálattal azonos módon.

4. A repülőakadémiára való pályázat feltételeit és a *pályázati kérvény* benyujtására vonatkozó tudnivalókat a »Honvédségi Közlöny«, a »Budapesti Közlöny« és és a »Kárpátaljai Közlöny« 1942. évi december havi vagy 1943. évi január havi példányszámai fogják előreláthatólag tartalmazni.

5. Abból a célból, hogy a m. kir. honvéd légierők parancsnoksága előzetes tájékozódást szerezhessen a repülőakadémiára törekvők számáról és a személyi adatok alapján a haderőnkívüli előképzéssel, valamint a katonai szolgálatra való felvétel'el kapcsolatos előintézkedéseit megtehesse, feltétlenül szükséges, hogy a repülőakadémiára törekvők a felvételi tájékoztatóhoz csatolt ürlap szerinti felvételi kérelmüket szülői beleegyezéssel és kötelezővel együtt — már most — a felvételi tájékoztató kézhezvétele után azonnal, legkésőbb azonban az előbbi pontban említett pályázati kérvény benyujtásával egyidejűleg beküldjék a m. kir. honvéd légierők parancsnokságának (Budapest, III., Zsigmond király-út 38—40.). Orvosi bizonyítványt, arcfényképet és a fentemlített kérvényürlapon feltüntetett egyéb okmányokat csak az előbbi pontban említett kérelemhez kell csatolni.

6. A repülőakadémiára törekvők a felvételi tájékoztatóhoz csatolt kérvényürlap 1. oldalán levő szövegrész második bekezdéseként írják a következő szöveget:

»A repülőakadémiára való felvételre is törekszem.«

A repülőakadémiára törekvők jelentkezhetnek egyidejűleg tartalékos tiszti repülőgépvezetői vagy tartalékos tiszti bombázó megfigyelői kiképzésre, esetleg mindkét kiképzésre is. Errevonatkozó kérelmüket a kérvényürlap 6. folyószám 1. függőleges rovatába vezessék be és az előbbi pontban foglaltaknak csak ezek megtörténte után tegyenek eleget.

III. Tartalékos tiszti kiképzésre törekvők felvétele.

1. Tartalékos tiszti repülőgépvezető kiképzésre jelentkezhetnek a hazai középiskolák VIII. osztályát vagy a középiskolákkal egyenlő értékű más iskolának legmagasabb évfolyamát már végzett vagy 1943. tanévben végző ifjak, akik 1922-ben, 1923-ban, 1924-ben és 1925-ben, esetleg 1926 április hó 30. előtti időben születtek, ha a felvételi tájékoztató V. részében foglalt általános feltételeknek egyébként megfelelnek.

2. Tartalékos tiszti bombázó megfigyelő kiképzésre az előbbi 1. pontban említett követelményeknek megfelelő ifjak jelentkezhetnek. Mindazok, akik csak megfigyelőkiképzésre jelentkeznek, a mellékelt kérvényürlap első oldalán a címzés alatt levő szövegrész sorait hosszában húzzák át és a nyomtatott szöveg helyett írják a következőket:

»Tisztelettel kérem felvételemet a m. kir. honvéd légierőkhöz bombázó megfigyelői kiképzésre.«

3. A tartalékos tiszti kiképzésre jogosult jelentkező ifjú jelentkezhet egyidejűleg bombázó megfigyelő kiképzésre is. Errevonatkozó kérelmét a kérvényürlap 6. folyószám 2. függőleges rovatába jegyezheti be.

A csak bombázó megfigyelő kiképzésre jelentkezők haderőnkívüli előképzésben nem részesülhetnek.

4. A repülő szakorvosi vizsgálaton alkalmatlannak talált ifjak sem repülőgépvezetői sem bombázó megfigyelői kiképzésben nem részesíthetők.

IV. Legénységi repülőgépvezetői kiképzésre törekvők felvétele.

1. A m. kir. honvéd légierők legénységi állományába repülőgépvezetői kiképzésre jelentkezhetnek azok az ifjak, akik valamely hazai középiskolának (gimnázium, reálgimnázium, polgári, stb.) IV. osztályát vagy az elemi iskola 8. osztályát elvégezték és 1922-ben, 1923-ban, 1924-ben, 1925-ben vagy 1926. évben április hó 30. előtti időben születtek és a felvételi tájékoztató V. fejezetében foglalt általános feltételeknek megfelelnek.

2. A legénységi repülőgépvezetői kiképzésre törekvő ifjak egyidejűleg jelentkezhetnek ú. n. *földi szakszolgálatos* kiképzésre is (fényképész, rádiós, gépkocsivezető, számvivő, irnok, stb.) errevonatkozó kérelmüket a kérvényürlap 6. folyószám 3. függőleges rovatába jegyezhetik be. Földi szakszolgálatos kiképzésben azok a legénységi állományba tartozó ifjak is részesithetők, akik a repülő szakorvosi vizsgálaton repülőgépvezetői kiképzésre különben alkalmatlannak minősültek.

3. A repülő szakorvosi vizsgálaton alkalmatlannak bizonyult ifjak repülőgépvezetői kiképzésben nem részesíthetők. Ezért kívánatos, hogy a legénységi állományba tartozó ifjak repülőgépvezetői kiképzésre való jelentkezésük alkalmával egyidejűleg földi szakszolgálatos kiképzésüket is kérjék az előző pontban foglaltak szerint.

V. Valamennyi jelentkezőre vonatkozó általános feltételek.

1. *Magyar állampolgárság.* Állampolgársági, honosítási, visszahonosítási bizonyítvánnyal vagy illetőségi bizonyítványal kell igazolni.

2. *Testi és szellemi alkalmasság.* A jelentkezők lakhelyéhez legközelebbi honvédorvos által kiállított orvosi bizonyítvánnyal kell igazolni (orvosi bizonyítvány ürlap a tájékoztatóhoz csatolva). Arravonatkozólag, hogy a legközelebbi honvédorvost a folyamodó hol találhatja meg, a levente körzetparancsnokok is felvilágosítást adnak. A honvédorvosnál a felvételi tájékoztatóval az odacsatolt orvosi bizonyítvány ürlappal és 6 × 9 cm méretű, hatóság (csendőrség, rendőrség) által hitelesített arcfényképpel kell jelentkezni. A hitelesítő szövegben a jelentkező lakhelyét is fel kell tüntetni. Az esetleges utazásból kifolyólag felmerülő költségeket (III. osztályú vasúti jegy árát oda-vissza) a vizsgálatot végző hondvédorvos illetékes gazdasági hivatala a jelentkező kérelmére megtériti.

Kérvényt csak olyan jelentkező nyujtson be, akit a honvédorvos katonai szolgálatra testileg és szellemileg alkalmasnak talált. A honvédorvos a vizsgálat eredményét szóbelileg is közli a megvizsgált jelentkezővel.

3. *Erkölcsi érdemesség és nemzethűség szempontjából való megbízhatóság.* Az illetékes hatóság által kiállított újkeletű erkölcsi bizonyítvánnyal kell igazolni.

4. *Iskolai végzettség.* Legutolsó iskolai bizonyitvánnyal — végbizonyítvánnyal — oklevéllel, stb. kell igazolni. Akik a felvételi kérvényük beadásának idejében iskolájuk legutolsó évfolyamát végzik, az előző tanévben nyert bizonyítványukat vagy az iskola (intézet) igazgatósága által erről készített másolatot és az iskola (intézet) igazgatósága által kitöltött látogatási bizonyítványt kötelesek kérvényükhöz csatolni, amelyből megállapítható, hogy a felvételét kérő ifjú az illető iskola (intézet) legutolsó évfolyamának rendes tanulója. Az ilyenek az iskolai év befejeztével az utolsó évről szóló bizonyítványukat a vizsga letétele után azonnal a Magyar Aero Szövetséghez kötelesek benyujtani.

5. *Nőtlen családi állapot.* Hatósági igazolvánnyal kell igazolni. Ha a hatósági erkölcsi bizonyítvány a nőtlenséget igazolja, külön igazolás nem szükséges.
6. *Kiskorúaknál az atya vagy gyám beleegyezése.* Az atya vagy gyám beleegyező nyilatkozatával kell igazolni.
7. *Keresztény származás igazolása nagyszülőkig bezárólag.* A csatolt származási táblázat jól olvasható kitöltésével és a származási táblázaton felsorolt születési és házassági anyakönyvi kivonatok eredeti példányával kell igazolni. Fénymásolatokat vagy másolatokat nem veszünk figyelembe.
8. *»Kötelező«.* Csatolni kell, ha a folyamodó továbbszolgálatot is vállal.
9. *Hadiüzemi igazolvány,* hadiüzemnél alkalmazott jelentkező részére arra vonatkozólag, hogy a hadiüzem nem tartja vissza, ha őt a haderőnkívüli előképzésre és tényleges katonai szolgálatra felveszik, illetve behívják.

VI. Kérvény benyujtása.

1. Minden pályázó, ha az előírt követelményeknek megfelel, a mellékelt kérvényürlapot olvasható aláírásával töltse ki, csatolja a kérvényhez az előírt okmányokat, valamint 1 darab 6×9 cm méretü hatósági igazolással ellátott arcképet.
2. A kérvény bélyegmentes. A megkövetelt mellékleteket »Katonai ügyben« kell kiállítani.
A mellékelt kérvényürlapokat eltérően szerkesztett vagy a megkövetelt mellékletet nem rendelkező kérvényeket nem vesszük figyelembe.
3. A kérvényt lehetőleg azonnal, azonban a honvédséghez már besorozott folyamodónak legkésőbb 1942 december 31-ig, a honvédséghez még be nem sorozott folyamodóknak legkésőbb 1943 február 1-ig kell benyujtani a Magyar Aero Szövetséghez. Címe: Budapest, V., Vigadó-utca 2.
4. A kérvény benyujtása után a tényleges katonai szolgálatra való bevonulásig terjedő idő alatt bekövetkező esetleges lakásváltozásokat (lakcímváltozás) külön a Magyar Aero Szövetséggel és külön a m. kir. honvéd légierők parancsnokságával (Budapest, III., Zsigmond király-út 38—40.) esetenként, azonnal közölni kell.
5. A haderőnkívüli előképzéssel kapcsolatban felmerülő esetleges érdeklődéssel a Magyar Aero Szövetséghez kell fordulni. Távbeszélőn felvilágosítást nem adunk. Írásbeli érdeklődésekhez válaszbélyeget is csatolni kell.

VII. A felvételi eljárás és a kiképzés ismertetése.

1. Az 1942. évi december hó 31-ig, illetőleg 1943. évi február hó 1-ig beérkezett kérvényeket a Magyar Aero Szövetség elbírálja és a követelményeknek megfelelő folyamodókat meghatározott napra repülő szakorvosi vizsgálatra kijelöli. A kijelölteket repülő szakorvosi vizsgálatra *ingyenes utazásra* jogosító behívójeggyel a m. kir. honvéd légierők parancsnoksága hívja be.
2. A repülő szakorvosi vizsgálat két napig tart a m. kir. honvéd repülőorvosi intézetnél (ROVI). A szakorvosi vizsgálat helyét a behívójegyen feltüntetik. A repülő szakorvosi vizsgálatra behívott folyamodók elhelyezéséről és élelmezéséről a m. kir. honvéd repülő orvosi vizsgáló intézet illetékes gazdasági hivatala gondoskodik. A kijelölt elhelyezésben való részvétel kötelező. A repülő szakorvosi vizsgálaton szükséges vasúti jegyet is az említett gazdasági hivatal szerzi be és átvételi elismervény ellenében adja át az érdekelteknek.
Az orvosi vizsgálat eredményét a folyamodóknak kihirdetik.
3. A haderőnkívüli motoros repülőképzés előreláthatólag 1943. évi július hó 1-től október hó 1-ig tart. Az előképzésre felvetteket a lehetőség szerint a lakóhelyükhöz legközelebb eső kiképzőkerethez hívják be. A folyamodó ott, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap költségén, teljesen díjmentes elhelyezésben és élelmezésben részesül és motoros repülőelőképzést kap. A haderőnkívüli előképzésre felvett folyamodó utazási költségeit a kiképző kerethez és vissza, a lakóhelyre, a folyamodó kérelmére indokolt esetben a kiképző keretnél kifizetik.
4. A repülőakadémiai kiképzésre törekvők felvételi vizsgájával kapcsolatos összes költségek (utazás, élelmezés, elhelyezés, visszautazás) a m. kir. »Horthy Miklós« honvéd repülő akadémia parancsnokságát terhelik.
5. A motoros repülőkiképzés alatt elért eredmény alapján a m. kir. honvéd légierők parancsnoksága a legalkalmasabb pályázókat tényleges katonai szolgálatra behívja. (A még be nem sorozottak besorozására a légierők parancsnoksága intézkedik.)
A haderőnkívüli motoros repülő előképzésen való részvétel nem jelent a m. kir. honvéd légierők parancsnokságára nézve oly kötelezettséget, hogy a növendékeket az előképzés évében katonai szolgálatra behívja. A tényleges katonai szolgálatra való behívásnál az a pályázó részesül előnyben, aki továbbszolgálatot is vállal.
A továbbszolgálatra előírt kötelező csak a jelentkezőre bír kötelező erővel. A m. kir. honvéd légierők parancsnoksága a tényleges katonai szolgálat alatt tanusított magatartás alapján dönt arra vonatkozólag, hogy a továbbszolgálatra történt jelentkezés elfogadja-e.
6. A kötelező tényleges katonai szolgálat tartama alatt karpaszomány viselésére jogosultaknak (akik a tájékoztató III. fejezetében foglaltaknak megfelelnek) 2 (kettő) év; a karpaszomány viselésére nem jogosultaknak, akik a tájékoztató IV. fejezetében foglaltaknak megfelelnek 3 (három) év. Ez utóbbiak 4 évi továbbszolgálói illetményeket már a tényeges kötelező szolgálat 3. évében megkapják.
7. Karpaszomány viselésére nem jogosult (VIII. középiskolával nem rendelkező) tényleges katonai szolgálatot teljesítő és további szolgálatra is jelentkezett pályázók közül önként jelentkezők esetén a m. kir. honvéd légierők parancsnoksága választja ki a légi haderő hivatásos tiszthelyettesi karába törekvőket. Ezek a tiszthelyettesi iskola eredményes elvégzése után kivatásos tiszthelyettesi karba kerülhetnek, 12 évi szolgálat után pedig honvéd tisztviselői állásokra is pályázhatnak.

Sportrepülőink nagy tervei az 1943. esztendőre

1943-at írunk, amikor az új Európáért folyó nagy küzdelemből jelentős részt vállal magára a magyar repülés. A háborús követelményeknek megfelelően a repülnivágyó magyar fiatalság repülőkiképzését a legszélesebb körben biztosítják a *Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap* kiképző kereteińel és a vezető magyar sportrepülő egyesületek is a haderőnkívüli repülő kiképzés ügyét szolgálják *teljes felkészültségükkel.* Év elején szokás szerint elbeszélgettünk a nagy egyesületek vezetőségével, hogy megtudjuk tőlük: milyen repülőtervekkel foglalkoznak az új esztendőben. Ez alkalommal a *BSE* és a *BESzKART* repülő-szakosztályai mondják el a *Magyar Szárnyaknak* az 1943-as év háborús sportrepülő tevékenységét. A válaszokból kiderül, hogy mindhárman a háborús utánpótlást szolgálják, de már *készülnek a háború utáni idők repülőéletére is.*

A *BSE* vezetősége a következő tájékoztatást adja:

— A háborús viszonyok közepette nagyobbszabású programot előre megtervezni mi sem tudunk. A mai körülmények között egy kötelességünk van: *a kiképzést mennél jobban fokozni.* Repülőalapi kiképzőkereteinkre ez nem vonatkozik, mert az alapi keretekben az előre megatározott oktatási teljesítményt kell elérnünk, a kiképzés fokozásának fejlesztését azoknál a városházi fiataloknál tervezzük, akik életkoruknál fogva már túl vannak az alapi kereteknél megkívánt élethatáron, de viszont a repülésben nagy hasznukat lehet venni. Tekintve, hogy nyilvánosjogú pilótaiskolánk van, *külső jelentkezőket* is képzünk, de ezeket — természetesen — csak pénzért és csak abban az esetben, ha a légierők részéről hadrafoghatóknak javallják őket.

— Tervezzük, hogy az ország két-három helyén, főleg olyan vidékeken, ahol *repülőgépet és repülést közelről még nem láttak,* látványos bemutató repülőnapokat tartunk, ha ehhez az illetékes légügyi főhatóságok engedélyét megkapjuk. A rendezés munkája 100 százalékig a mienk lenne, közreműködésre — természetesen — felkérjük a társegyesületeket is.

— Az egyik repülőnapunkat a tolnamegyei *Faddon* tervezzük, részben azért, mert az ottani környék — *Tolna—Szekszárd* — még nincsenek semmiféle kapcsolatban a repüléssel és a megelőző évek tapasztalataiból nagyon jól tudjuk, mit jelent az általános repülőszempontból, ha a magyar föld dolgozó népének alkalmat adunk a korszerű sportrepülés tanulmányozására és szépségeinek megismerésére. Másrészt azért tervezzük éppen Faddra az első repülőnapunkat, mert faddi birtokán él szakosztályunk egyik rendkívül értékes tagja, *Bartal* Aurél volt főispán. *Bartal* főispán ma 60 éves, édesapja a híres emlékű *Bartal* György motoros bajnoknak és versenyzőnek, aki — tudvalevően — egyik versenye alkalmával összeütközött egy szekérrel és a motorsport áldozata lett. *Bartal* főispán fia halála óta faddi birtokán él visszavonultan, motorosversenyző fiának emlékét *a repülésben ápolja.* Szakosztályunknál tanulta meg a motoros repülést, rendkívül fegyelmezett, nyugodt, biztoskezű repülő. Nemrégiben szerezte meg a másodfokú pilótaigazolványt, tehát már utas szállítására is van vizsgája. Most rendelt meg egy Klemm-gépet, mert az a szándéka, hogy minden útjára repülőgéppel megy. *Faddi birtokán magánrepülőteret létesített.* Nemcsak »házi« használatra, hanem repülőnapok tartására is alkalmas ez a repülőtér. Talaját szakszerű munkával kiplanírozták, szélein elhelyezték a megkívánt és előírt határjelzéseket, már szélzsákot is felállíttatott, *most építik a hangárt.* A faddi repülőtér olyan kiváló építésű, hogy *bármilyen szélirányúnál kiválóan alkalmas a leszállásra.*

— Éppen most készülünk *Bartal* repülőbajtársunk meglátogatására, egyik Zlin-gépünket *hótalpakkal szereltük fel,* hogy télen is használhassuk, ezzel a géppel megyünk le látogatóba Faddra, ahol megnézzük a téli leszállás lehetőségeit. *A faddi repülőtér olyan megfelelő, hogy már fel is vettük az állandó szükségleszállóhelyek sorába.*

— Idei terveink közé tartozik február 15-i kezdettel az Elektromosokkal karöltve, a honvédutcai Elektromos-házban tanfolyamot tartunk, amelyen az I. fokú motoroskiképzés elméleti tananyagát tanítják az előadók, tehát *sárkánytant, motortant, légijogot, tereptant, meteorológiát, műszertant* és az egyéb szükséges tudnivalókat. A tanfolyamon mindezeken felül a *motornélküli repülés* elméleti alaptudnivalóit is megismertetjük a növendékekkel. Az a tervünk, hogy a tanfolyam keretében megszólaltatjuk legismertebb és legeredményesebb repülőinket is, akik *repülőéletük egyes legkiemelkedőbb eseményeit és élményeit* ismertetik majd a maguk egyéni módján a hallgatóság előtt.

— Volna még sok más egyéb tervünk is, — közben készülünk a békelehetőségekre is, — de ma még nem tudhatjuk, hogy a háborús viszonyok következtében az elképzelésekből a nyár folyamán mennyit valósíthatunk meg.

Másodiknak a *BESzKART* Sportrepülő szakosztálya került sorra, amelynek vezetősége a következőkben foglalja össze a háborús 1943 lehetőségeit:

— Amennyiben a háborús helyzet megengedi, *szakosztályunk a sportrepülés fejlesztésével, új növendékek kiképzésével és a már kiképzett pilóták tudásának fejlesztésével foglalkozik.* Amellett természetesen résztveszünk az összes hazai repülőeseményeken is, amelyek a magyar sportrepülés ügyét vannak hivatva előbbrevinni. Jelenleg a haderőnkívüli motoros repülő előképzés szakosztályunk legfőbb tennivalója. Tekintettel az ehhez fűződő elsőrendű katonai és nemzeti fontosságához, a háború befejezéséig előreláthatólag ez is marad munkásságunk főcélja.

— Ha nem háború, hanem béke lenne, szakosztályunk azt csinálná, ami alapjában véve célja és hivatása a sportrepülésnek: *Nagyszabású repülőnapok rendezésével, látványos bemutatókkal kedveltetné meg az ország ifjúságával a repülést.* Megismertetné a szülőkkel korunk legnemesebb foglalkozási ágát, főleg annak veszélytelenségét, hogy ne idegenkedjenek fiaikat repülőnek adni. Röviden talán úgy foglalhatnánk össze, hogy *a sportrepülésen keresztül közelebb hoznánk a nagyközönséget a katonai repüléshez.* Ha most béke lenne, megvalósítanánk néhai Kormányzóhelyettes Urunk iránymutatását, minden erőnkkel azon lennénk, hogy lovas népünket szárnyakra segítsük.

Megkérdeztük, hogy készül-e valamilyen mértékben a BESzKART sportrepülő szakosztálya háború utáni időkre?

— Amennyiben a háborús nehézségek engedik, *gépparkunk bővítésével és oktatógárdánk növelésével kívánunk előkészülni a békére.* Háborúban a fokozott munkát igénylő kiképzés az egyesületi életet háttérbe szorította s így annak intenzívebb kiépítése a háború utánra marad. Kiemelkedő munkaprogrammunk, hogy *fiatal repülőink tájékozódó készségét* — egyelőre az ország határain belül, később azon kívül is — *a legmagasabb fokra emeljük.* Az a törekvésünk, hogy minden vonatkozásban kiváló repülőgép vezetőket neveljünk és ezeket azután szükség esetén a polgári repülésnek adhassuk át.

Raczkó Lajos

A repülést biztosító berendezések egy korszerű repülőtéren

A megvilágitás

Egy légi kikötő bevilágitási berendezései azt a gyakorlati célt szolgálják, hogy a repülőgépvezető éjszaka idején fényjelek (tüz) útján veszélytelenebb fel- és leszállási lehetőséget nyerjen A fellobbanó tűz segitségével a pilóta legalább olyan biztonsággal tudja feladatát megoldani, mint nappal és jó látás mellett.

E mellett, az egyes világitótesteknek speciális feladata a fel- és leszállásra szolgáló szikratávíróberendezéseket helyettesiteni, különösen rossz látási viszonyok között. Felhasználásuk szerint a tüzek (világitótestek) a következő módon különböznek egymástól.

a) Akadály-fényjel, a repülőpályán belüli és a berepülési levegőzónában lévő **összes** akadályok számára.

b) A repülőpálya határainak megjelölésére szolgáló határfény.

c) A leszállási irányt jelző partolási fény.

d) A leszállás alatt a repülőpályát megvilágitó lámpasor.

e) A légikikötő speciális megjelölésére szolgáló helyitüz.

f) Berepülő és forgófény a berepülési irány megjelölésére.

g) Talajfény a rossz időre kijelölt partolási mező megjelölésére.

Az a)-től e)-ig terjedő fények minden időben, az f) és g) tüzek csakis rossz látási viszonyok mellett a vak leszálláshoz szükséges rádióirányitás kiegészitésére lesz üzembehelyezve.

Az egészen modern megvilágitási berendezések rendszerét az AEG dolgozta ki a német légügyi hatóságokkal karöltve. A fenti hét fényrendszer, mely ma már normának tekinthető a nemzetközi légiforgalomban, a társaság kiváló fénymérnökeinek összeállitása. Nem érdektelen közelebbről is megtekinteni ezeket a biztonságunkat szolgáló berendezéseket.

Akár a berlini tempelhofi, akár a budaörsi repülőtér berendezését vizsgáljuk meg madártávlatból, mindkettő azonos képet mutat, legfeljebb a méretek változnak. Az egész repülőpálya megvilágitására szolgáló lámpasor (d), a talajfény (g), a higanygőzfény (e) és a szinkronizált forgófény (f), ezenkivül az összes energiaellátási, a távolkapcsoló és az egész fényberendezési komplexum távolellenőrző berendezése: röviden az egész elektroműszaki rész az AEG mérnökök munkája. A közlekedési eszközöket igénybevevő ember csak akkor fog tökéletes bizalommal lenni az őt szállitó géphez, ha — különösen a biztonságát szolgáló — berendezését gyakorlatilag is ismeri. Igy volt ez a vonattal és az autóval is. A repülőgép sem kivétel. A legtöbb baleset repülőgéppel leszálláskor történik és ezért az ezirányú kisérletekre nagy súlyt helyező Allgemeine Elektritäts Gesellschaft (AEG) hosszú évi munkával egy olyan biztonsági rendszert dolgozott ki, amelynek egyes részei csak röviddel ezelőtt kerültek felállitásra.

A repülőpályát megvilágitó fénytestek arra szolgálnak, hogy a pilóta tisztán és minden árnyékmentesen lássa maga előtt azt a területet, amelyen belül gépének be kell futni és megállania. Tudjuk, hogy egy bizonyos repülőtéren mindig a megszokott irányban történik a leszállás. A széljárás szerint változik az. A legjobban bevált világitótestek az RL 98 m. mintájú homorú tüköroptikájú, 3 izzóval ellátott és ezzel együtt 9kW fényteljesitményű lámpák. A homorutükrök optikája mintegy 120 fokos vizszintes és 2 fokos függőleges irányú fénycsóvát lövel ki. Hat darab ilyen fényforrás veszi körül arányosan elosztva külső peremén az ellipszis alakú repülőpályát (nem teret, ott több pálya is lehetséges!). Figyelemreméltó még a recézett üvegezés és az automatikus léghűtés. A lámpák kellő magasságban kell, hogy elhelyezve legyenek, hogy esetleges talajegyenetlenségeket tökéletesen bevilágitsanak, igy felállitásuk mindig a helyi viszonyokhoz igazodik. Általában a legjobb fénymagasságnak a 3.2 méter felelt meg jól planirozott repülőpálya esetén. 10—20 centiméternél nagyobb besüllyedéseknél már a magasságon változtatni kell, ennél kisebbnél azonban a jól füvesitett tér fűszálainak hegye még kiemelkedik annyira a mélyedésből, hogy a lámpa sugarai a helyüket megvilágitja és nincsen árnyékképződés, ami megzavarná a pilótát

A rossz időre (köd) kijelölt partolási mezőny megjelölésére szolgáló **talajfény**, amelynek minden esetben szabadon kell állnia a berepülési irányban, két darab pályafénytől határolva. Ezért e két pályafényt süllyeszthetően kellett megoldani. A befutótól jobbra és balra eső pályafeny ködös idő esetén egyszerűen elsüllyed és nem képez akadályt a környező talajfények sorában a leszálló repülőgépnek.

A talajfényről

A talajfénynek az a feladata, hogy rossz idő esetén a repülőtér erre az időre kijelölt repülőpályáját a leszálló és induló gépek számára elégséges módon megjelölje. Párás, ködös, sürü hóeséses időben jut szóhoz és rendesen a berepülési alapirány meghosszabbitásában fekszik. A gépeknek ilyen esetben vakleszállást kell végrehajtaniok, ami abból áll, hogy jóval a repülőtér fölé való megérkezés előtt rádióösszeköttetésbe lép a repülőtérrel és annak pontos utasitásai szerinti irányból közeliti azt meg, azaz a repülőtér alapirányában repül. Ez az alapirány okvetlenül minden akadálytól mentes és különleges rádió jelzőberendezéseik folytán nem csak az elő- és főberepülési engedélyt, hanem a repülőpálya távolságát is pontosan közlik a pilótával.

(Folytatjuk)

AMI KÉT „KACSÁZÁS" KÖZT TÖRTÉNT

A. állomáson vidám kis magyar repülőcsoport száll le a vonatról. Tíz nap szabadságról jöttek vissza a hadirepülőtérre. A rangidős azonnal jelenti távbeszélőn bevonulását és gépkocsit kér. Mellesleg megkérdi még, hogy mennyi az átlag. Mármint a fejenkénti bevetés. Elszomorodott szívvel veszi tudomásul a társaság, hogy a tíz nap szabadság nagyon sokba került. Huszonkét-huszonöt bevetést szedtek össze — fejenként a kintmaradtak. Örökké behozhatatlan hátrányt jelent ez. Szabadságramenés előtt kimondták ugyanis, hogy aki szabadságra megy, távolléte alatt elvesztett bevetéseit nem pótolhatja ki. Aki olyan szerencsés, hogy szabadságra megy — hogy ki megy, azt sorsolással állapítottuk meg — ennyit igazán adhat a kintmaradóknak, akiknek nem kedvezett a szerencse.

Ennek a turnusnak pechje volt. Két nappal később érkezett. Egyetlen napon 44 bevetést hajtott végre a század, de még a következő nap 27 bevetése sem jött volna rosszul. Sajnos, a 10 nap szabadság sokkal több távolmaradást jelent itt, mint odahaza. Egy hét az út haza, egy hét vissza. Még ki sem pihente otthon az ember a hosszú utazás fáradalmait, már indulhat is vissza és szabadságáról csak a két hétig megmaradó harmadosztályú fapadok lenyomatai maradnak meg, mint rövid emlékek.

A kis társaság ahányan vannak, annyi felé telepedik le az állomás előtti pázsitra. Türelmetlenül várja a kért gépkocsit. A KF. repülőtér felől azonban egyelőre semmi sem közeledik, kivéve azt a 46-ost, amely éppen most szállt fel. Egyenesen felénk jön, »megsturcol« minket és kacsázva a Don felé tűnik el. »Bevetésre megy«, állapítja meg valaki nagy bölcsen, majd utána emeltebb hangon a gépkocsivezetők kényelmét szidja. Végre megérkezik a várva-várt gépkocsi és félórás döcögés után kiviszi fáradt utasait a repülőtérre.

Nagy zajjal fogadják a szabadságosokat, persze annyi a kérdés, hogy arra ítéltetnapig sem tudna válaszolni egy egész női hadsereg sem. Még szerencse, hogy közben motorzúgás hallatszik. »Na menjünk ki, visszajöttek Jóskáék!«

Már itt is vannak! De mit csinál a Matyi! Alaposan »megsturcolja« a repülőteret, utána pedig úgy rázza a gépet, mintha légi rumbát akarna táncolni. Egyszerre robban ki mindenkiből: »Megint egy légigyőzelem! Jóskának már a második!« Ugylátszik Matyinak, a pilótának is annyira fejébeszállt a dicsőség, hogy leszálláskor impasszt csinál.

»Szállj már le, az Isten áldjon meg, hadd tudjuk meg, hogy mi volt!« Türelmetlenkednek. Végre leszáll a gép, a személyzetet egyszerre hatan is húzzák ki a gépből. Nagy dolog a KF.-eknél a légigyőzelem. Dávidnak könnyebb dolga volt Góliáttal, mert neki legalább olyan fegyvere volt, amivel nem engedte közelebb magához ellenfelét, de szegény KF-nek még azonkívül, hogy rosszabb géppel repül, még a fegyverei is gyengébbek!

Végre szóhoz jut a megfigyelő:

»A feladatot tudjátok. Lényege: Amit É.-on észlelek, jelentsem. Még jóformán be sem mentem a kiutalt területre, amikor 6 vagy 7 hosszúcsörű vadász jött nekem. Rögtön eszeveszetten fordulóztunk, a pofák nem tudtak ránk ülni, mindig úgy irányítottam Matyit. Közben oda-odapörköltünk nekik és állandóan igyekeztünk lejjebb kerülni. Szóval a bevált eljárás: szembefordulni velük, lőni őket, utána, mikor elhúztak mellettünk, fejrenyomni. Mikor megint megtalálták és rámjöttek, elölről kezdtük az egészet. Végre megúnták a »perucsnikek« és odébbálltak. Felemelkedtünk és folytattuk a feladatot. Alig, hogy végeztem valamit, megint ránk jön egy csomó vadász. Most sem hagytuk magunkat, megint szembe, utána le. (Persze, ez nem ilyen egyszerű a kivitelezésben). Azok persze utánunk. Mikor lejöttünk egész alacsonyra és látták, hogy nem bírnak velünk, megint otthagytak minket. Mi ismét felemelkedtünk és folytattam a felderítést.

Már a vége felé jártunk, amikor Matyi hátrakiabált, hogy megint itt vannak. Gyorsan fejrenyomta a gépet és pucoltunk hazafelé. Nem voltunk már messze a Dontól, amikor utólértek mineket. Harmadszor kezdtük el a játékot, közben 50 m-re jöttünk le, sőt már a Donon innen voltunk. Most már nem tágítottak a disznók. Hat vagy nyolc ült egyszerre rajtunk. Matyi ráült az egyikre és vagy egy 180 fokos fordulón keresztül állandóan lőtte. A lövések remekül ültek, a gépből egyszer csak füst csapódott ki és égve zuhant egy erdőbe. De már megint rajtunk ült egy. Fordulj, kiáltottam Matyinak, majd tűz alá vettem a puskámmal. Az én tüzem is jól ült. Na még egy párat kapsz, aztán te is jössz le, gondoltam, amikor megállt a megfigyelő géppuska. Akadály. Amilyen gyorsan csak tudtam, hárítottam, de már késő volt. Az oroszok látva hiábavaló harcukat, talán egy kicsit meg is ijedtek lelőtt társuk láttára és attól, hogy alacsonyan a mi területünk felett vannak, harmadszor is kereket oldottak. Én meg visszamentem, befejeztem a feladatot és hazafeléjövet lefényképeztem a hatalmas lánggal égő gépet. Nem sokkal az első vonalaink mögött esett le.

Egyébként lényegeset nem észleltem, csupán D. és K. közti úton egy pár gépkocsit. Ezt már távbeszélőn jelentsd — szól közbe a szd. pk. Ő is nagyon boldog, hiszen a harmadik légigyőzelme is megvan a századnak, azonkívül, hogy gépágyúnk és egy golyószórónk is leszedett egyet-egyet. Most már igaz a »pletyka«, amiről otthon beszéltek: a KF.-eknek már három légigyőzelmük van. Igaz, hogy mikor ezt mondták, akkor még egy sem volt.

Egyedül Jóska öröme nem teljes. Szomorúan mondja: »A mindenségit, pont most kellett akadályomnak lennie!«

Nagy Dezső hadnagy

A közlekedésügyi miniszter rendkivüli pénzjutalommal tüntette ki Lovász Sándort

Karácsonykor hosszabb cikkben számoltunk be *Lovász* Sándor MÁV altisztről, az egyik legkiválóbb magyar modelezőről, aki szerény körülmények között tartja fenn hattagú családját és most magánúton készül a polgári iskola elvégzésére, hogy magasabb fizetési osztályba kerülhessen és *gyermekeit taníttathassa.*

A *Magyar Szárnyak* cikkét nagy érdeklődéssel olvasták a MÁV igazgatóságon, és a kereskedelmi és közlekedésügyi minisztériumban. Olvasta a cikket *Varga* József közlekedésügyi miniszter is, akinek a minisztérium légiforgalmi osztálya *külön jelentésben* számolt be a vasutas altiszt országos vonatkozásokban is értékes repülőmodelező munkájáról.

Varga miniszter, akihez polgári vonalon tartozik a repülés légiforgalmi és ipari része, nagy örömmel értesült arról, hogy egy *MÁV altiszt az ország egyik legkiválóbb modelezője,* aki országos versenyeken több díjat nyert már gépeivel. Utasítására részletesen megvizsgálták *Lovász* Sándor életének körülményeit és amikor a miniszter arról értesült, hogy a sokgyermekes MÁV altiszt legnagyobb leányát kénytelen kivenni a kereskedelmi iskolából, azért, mert nem tudta előteremteni a taníttatásához szükséges pénzt, *nyomban intézkedett, hogy elismeréséül külön pénzjutalommal tüntessék ki.*

A MÁV igazgatóságánál a miniszter elhatározása nagy örömet keltett. A miniszter intézkedésére *300 pengő rendkívüli pénzsegélyt utaltak ki Lovász Sándor munkájának további segítségére* és hogy magánúton való tanulását is elősegítsék. Meleg elismerő szavak kíséretében adták át a MÁV igazgatósága részéről *Lovásznak Varga* miniszter *300 pengős rendkívüli pénzjutalmát.*

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

⊙

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer *minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.*

⊙

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

REPÜLŐ HUMOR

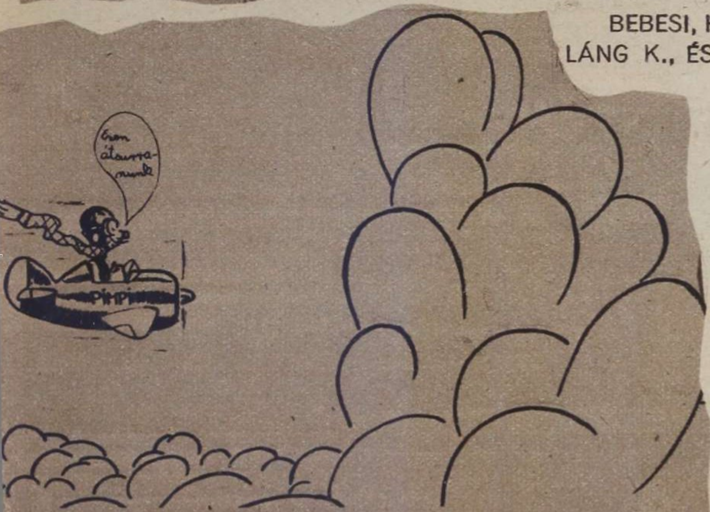
BEBESI, HORVÁTH A., LÁNG K., ÉS TAMÁS rajzai



A FRONTREPÜLŐ SZABADSÁGON
— Mit hoztál?
— Harctéri tróféákat!...



LÉGI BENDŐTÖLTŐ ÁLLOMÁS
(Ahogy azt Kadarka Benő pilótagyakornok elképzeli.)

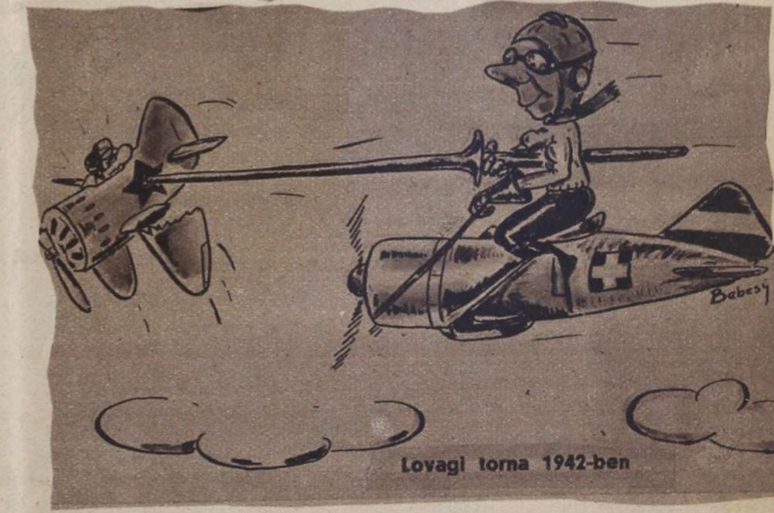


…pák Pimpi esete a „vízszintes felhőáttöréssel"



— Milyen jelzés ez a karomon?!
— Veszélyes hely, alázatosan jelentem!





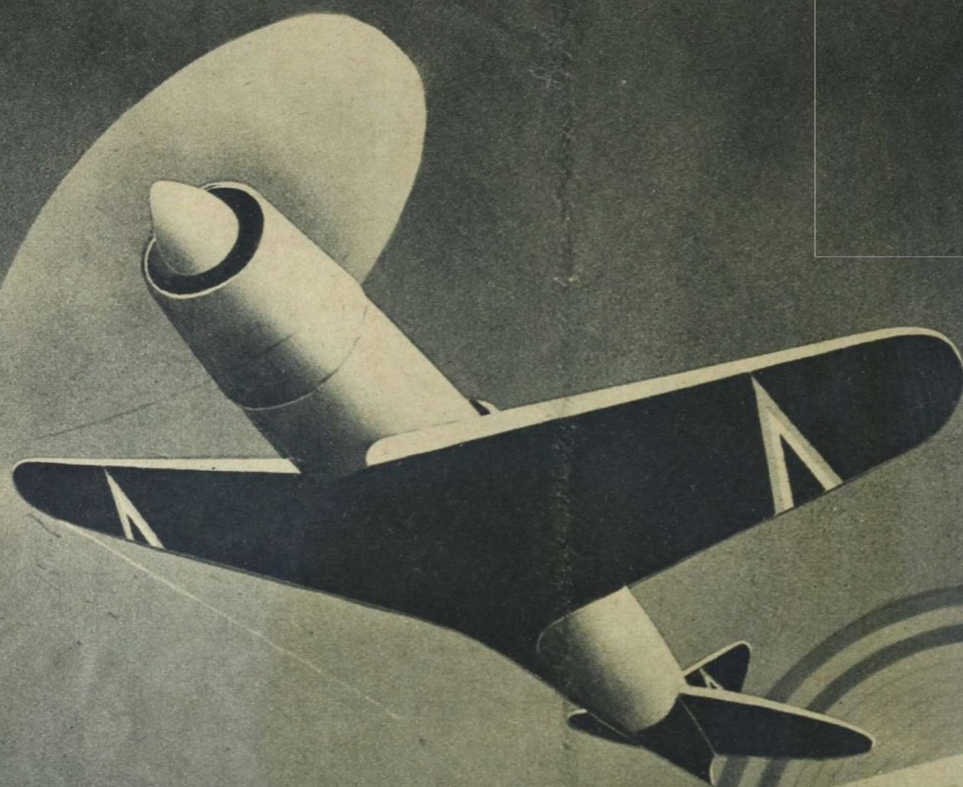
Lovagi torna 1942-ben





Idill a benzinhordóknál!

repülő-üzemanyag







magyar aerobenzin r.t.

Budapest, V, József Nádor-tér 7, tel. 387-137. Közforgalmi repülőtér, tel. 256-708

426596 — Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. mélynyomása Felelős: Kárpáti Antal igazgató